General Ingold

LA EPOPEYA DE LECLERC EN EL SAHARA

EDICIONES ALDA

GENERAL
INGOLD

LA EPOPEYA DE LECLERC EN EL SAHARA

EDI
A L A

¡Leclerc! El mundo conoció asombrado, en 1943, la heroica gesta cumplida por un pequeño ejército de franceses que, con escasos recursos materiales y contando solamente con esa bravura innata que dió lustre a la historia de Francia, conquistara resonantes victorias en el Sahara.

Ese pequeño ejército tenía un jefe: en aquel tiempo era, simplemente, el coronel Leclerc. Ahora ya tiene un lugar en la historia y en las páginas a escribirse, su nombre significará amor a la patria sojuzgada, valor, estrategia militar y espíritu de disciplina, capaz de llevar al triunfo a un grupo de hombres que vivían en la fe del glorioso mañana.

Este libro, deberíamos decir este extraordinario libro, ha sido escrito por el general Ingold, que actuara como Jefe de los Servicios de Información de la División Leclerc.

Su autor no es nuevo en estas lides. De su pluma han salido obras técnicas, tales como "Diez batallas con la legión", "Las tropas coloniales en combate", "El combate con las tropas negras", "La acción de las tropas del general Leclerc en la campaña de Túnez", "Cartas de la Francia Combatiente", que dan significación a sus dotes de erudito y de prosista. En el año 1938, escribió en colaboración "Servicio histórico del Ejército", obra que le valiera ser premiada por la Academia Francesa.

"La epopeya de Leclerc en el Saha-

$ 6.00

FE DE ERRATAS

PAGINA	DONDE DICE:	LEASE:
24	Fezzan-Tripolitania, pág...	Fezzan-Tripolitania, pág. 200.
29	nición de Tedjere	nición de, Tedjere.(1)
39	Bibliografía (1)	Insértese la siguiente nota: (1) Hemos creído oportuno publicar la presente Bibliografía, por estimarla de interés para quienes desearen profundizar el estudio de esta cuestión.
68	Ver la página...	Ver la página 70.
78	La llamada correspondiente es la siguiente:	(1) Existía en Koufra una máquina que producía 350 kilos diarios de hielo. Presa de guerra, es utilizada por nuestra guarnición de Largeau en 1942 y puesta luego a disposición de la de Fort-Lamy, desde 1943.
106	Chevrolet 1.000 kilos	Chevrolet 1.500 kilos.
168	(1) Ver estudios de itinerarios y capítulo "Los Itinerarios", página...	(1) Ver estudios de itinerarios y capítulo "Los Itinerarios" página 177.
232	de fin de noviembre. El cuadro de la página...	de fin de noviembre. El cuadro de la página 233.
322	víveres (Ver abastecimientos en víveres, p. xx).	víveres (Ver abastecimientos en víveres, p. 25).

¡Leclerc! El mundo conoció asom-

$ 6.00

LA EPOPEYA DE LECLERC EN EL SAHARA

1940 - 1943

OBRAS DEL MISMO AUTOR

DIEZ BATALLAS CON LA LEGION, 1914-1918. Caso concreto de un regimiento. *Revista de la legión,* 1938-1939.

LAS TROPAS COLONIALES EN COMBATE, 1914-1918. Caso concreto de las divisiones Berger-Levrault, 1930.

EL COMBATE CON LAS TROPAS NEGRAS, 1914-1918. Caso concreto de los batallones Berger-Levrault, 1940.

LA ACCION DE LAS TROPAS DEL GENERAL LECLERC ANTE LA CAMPAÑA DE TUNEZ (Febrero-Mayo 1943. Ebolowa Mission Americaine, Argel. Edition Combat, 1943.

CARTAS DE LA FRANCIA COMBATIENTE, 1940-1942. Office Francais d'Edition, Argel, París 1944.

EN COLABORACION

SERVICIO HISTORICO DEL EJERCITO

LOS EJERCITOS FRANCESES ANTE LA GRAN GUERRA (Premio de la Academia Francesa, 1938).

GENERAL INGOLD

(Jefe de los Servicios de Información de la División LECLERC)

LA EPOPEYA DE LECLERC EN EL SAHARA

1940 - 1943

Prefacio del general De Gaulle

Ilustraciones y croquis sobre el texto

EDITORIAL ALDA
BUENOS AIRES

Título del original francés:
L'EPOPEE LECLERC AU SAHARA

Es propiedad de la Editorial Alda
Derechos adquiridos a France Press

IMPRESO EN LA ARGENTINA

Queda hecho el depósito que marca la ley de la Propiedad Intelectual. Copyright by Editorial Alda. Calle Páez 2626
Buenos Aires, 1946

A mi hijo:

Charles Henry INGOLD, piloto de la aviación de caza, muerto a los veinte años por la liberación de Francia.

LISTA DEL PERSONAL

Que prestó su colaboración para la realización de este trabajo:

Teniente coronel, HOUS

Capitán, GIRAUD

Capitán, ROBERT

Administrador, LAMI

Sargento, LE MEE

Sargento, MALLET

PREFACIO

La epopeya que recuerda el general Ingold forma ya parte de nuestra historia.

Ingold ha sido uno de los principales actores de dicha epopeya. Puede, pues, con perfecto derecho evocar su impresionante grandeza.

En el centro de Africa, materialmente separados de la patria para servirla mejor, los soldados franceses de Leclerc han mostrado las cualidades de hijos de una gran nación: el amor al peligro, el culto del sacrificio, el sentimiento del honor, la aceptación de la disciplina, el método en el esfuerzo, la voluntad de realización.

En su oficina de Fort-Lamy al abrigo de las soledades inmensas del Sahara, aquél que era entonces el coronel Leclerc podía ir tirando tranquilamente. Había agregado el Camerun. Disfrutaba de un "buen cargo". ¿Por qué no se había de dejar ganar por el espíritu de la Línea Maginot? ¿No consiste la guerra en esperar a que los demás hagan alguna cosa? Si Leclerc y sus soldados hubieran adoptado esa postura, no hubieran sido franceses libres.

Pero por razón de que ellos quisieron combatir y vencer, pudo la Francia invadida, a pesar de todo, aportar una

contribución brillante a la batalla de Africa. En Eritrea, en Etiopía, en Libia, había luchado. En Fezzan, actuó de conquistadora.

Hijos de Francia, soñad con ser un día otros Leclerc, leed este libro, aprended lo que vale una libre voluntad francesa.

Argel, 1º de octubre de 1943.

CHARLES DE GAULLE

ALGUNOS DATOS INDISPENSABLES PARA EL ESTUDIO DE LAS OPERACIONES

El teatro de las operaciones

La conquista italiana de estos territorios y su organización militar en 1939-40.

Las diferencias franco-italianas. Propósitos italianos sobre el Tchad.

INTRODUCCION

Las operaciones del Sahara acometidas por el Tchad entre febrero de 1941 y febrero de 1943 habrán de estudiarse en un trabajo de conjunto.

Nacieron de una misma voluntad básica; mantener a Francia en la guerra; materializar la mística de la Francia Libre Combatiente llevando a toda costa a territorio enemigo las operaciones ofensivas francesas a partir de un territorio francés.

Se desarrollan en un cuadro de características sensiblemente idénticas para las diferentes operaciones.

Esto las une, desde el punto de vista técnico, en el estudio.

Presentan los tipos de operaciones diferentes por razón de los cambios de la situación general en Africa entre los años 1941-1943.

Esta situación impone:

Bien el raid rápido, con efectivos muy limitados y muy reducido tiempo de preparación, para la toma de un punto de importancia capital;

Koufra en 1941.

Bien, por el contrario, la preparación minuciosa para una guerra-relámpago de menos de una semana, que estalla en diez puntos diferentes de un vasto territorio, guerra-relámpago que no implica la ocupación, sino una retirada rápida, dejando al enemigo bajo la impresión de terror por su brutalidad, de angustia, de una especie de temor irreflexivo y misterioso frente al silencio de la nada que, repentinamente, sucede al drama guerrero;

INTRODUCCION

El Fezzan en 1942.

Bien la conquista de un territorio entero, de poderosas posiciones defensivas enemigas atacadas y que capitulan después de algunos días de sitio, con lo que la explotación del éxito se extiende hasta el Mediterráneo;

El Fezzan-Tripolitania en 1943.

Y esto además, al permitir presentar los aspectos variados de la guerra sahariana, es un nuevo motivo para unir, en su estudio, dichas operaciones.

Dependen entre sí mutuamente en el mismo orden del tiempo, como consecuencia de la experiencia adquirida en el curso de las acciones sucesivas, de las modificaciones del armamento, de la evolución de la concepción de la defensa enemiga.

Esto nos convence de que el estudio de esas operaciones en un trabajo de conjunto, no solamente se aconseja, sino que se impone.

Consideración final de orden moral.

Estas operaciones constituyen una página de historia; una página de la historia de la guerra del Tchad sobre sus confines que debe ser y ha sido el complemento indispensable del acta de no aceptación del armisticio de 26 de agosto de 1940.

EL TEATRO DE LAS OPERACIONES

No tratamos, en esta parte, de presentar un cuadro completo del teatro de las operaciones.

Sería ésta una empresa demasiado vasta impuesta al lector en el momento poco oportuno de entrar en el tema.

* * *

Nos limitaremos, de primera intención, a algunas nociones sobre las formas características del Sahara y su clima.

Hecho esto, indicaremos, a grandes rasgos los problemas creados como consecuencia precisamente de tales particularidades saharianas: problemas de transporte y de abastecimiento; problema del agua; problema de las huellas, problema creado por las características del clima.

Lo haremos solamente a grandes rasgos, porque esos problemas no pueden, en efecto, tomar todo su valor, todo su interés sino en el estudio propio de cada una de las operaciones.

En el mismo orden de ideas, los diversos aspectos del terreno en sus particularidades no podrán verdaderamente precisarse más que en la lectura de los ejecutantes, en el examen de los levantamientos de itinerarios propios así mismo de cada una de las operaciones.

Dibujados así a grandes ragos, los aspectos del teatro de operaciones, expuestas brevemente las dificultades que de ello nacen, nos esforzaremos, desde ahora, por hacer entrar al lector en un ambiente más imperativo, más vivo en lo que concierne a algunas regiones particulares. Estas regiones, especie de islotes —si es posible emplear esta expresión— en la misma masa sahariana son: Koufra; el Fezzan; el Tibesti.

Entre dichas tres regiones existe además un lazo de unión que no podemos despreciar. El de estar habitadas en proporciones variables por los "Toubbous". Habremos de dar, en este capítulo, algunas explicaciones sobre dichos "Toubbous".

Ojeada sobre las formas características del Sahara

A las formas características de la naturaleza del terreno corresponden expresiones particulares. Importa, pues, precisar, respecto a cada expresión de uso corriente, la naturaleza del terreno correspondiente.

Indudablemente no existen sino formas absolutamente netas respecto a una misma expresión, pero también "especies de variedades" para cada forma tipo.

Lo esencial es determinar, para cada forma tipo, lo que constituye su carácter propio e indicar, al mismo tiempo, lo que está sujeto a variaciones de detalle.

El Serir

Varias definiciones caracterizan bien su aspecto general: "Llano de cascajeras"; "extensión casi uniforme, llana con largas ondulaciones sembradas de fragmentos de cuarzo de forma redonda"; "terreno formado por partículas rocosas, arrancadas y acumuladas por el viento"; "desierto de piedras o de cascajeras".

Estas cascajeras, estas piedras, estos fragmentos de cuarzo de forma redonda, estas partículas rocosas son más o menos gruesas.

El serir granular compacto está formado predominantemente por elementos bastantes gruesos (de 2 a 3 centímetros cúbicos); y está absolutamente desprovisto de toda vegetación.

El serir arenoso está formado de pequeños elementos (de menos de un centímetro cúbico) mezclados con arena propiamente dicha; ofrece posibilidades de vida vegetal, porque bajo el primer estrato de guijarros se encuentra algunas veces una capa poco profunda de tierra cultivable.

El color del serir es variable. Se dan en él todas las tonalidades, desde el blanco sucio al negro, pasando por el amarillo, el violeta y hasta el verde.

Las regiones de serir están algunas veces atravesadas por rocas que emergen casi verticalmente. Este es el caso de la región llamada Jef-Jef en el itinerario que siguieron nuestras tropas para marchar a Koufra. Algunas veces recubren también parcialmente el serir cordones de dunas.

Siempre es practicable. Cuando está constituído por cascajo de tamaño pequeño y regular y alcanza grandes exten-

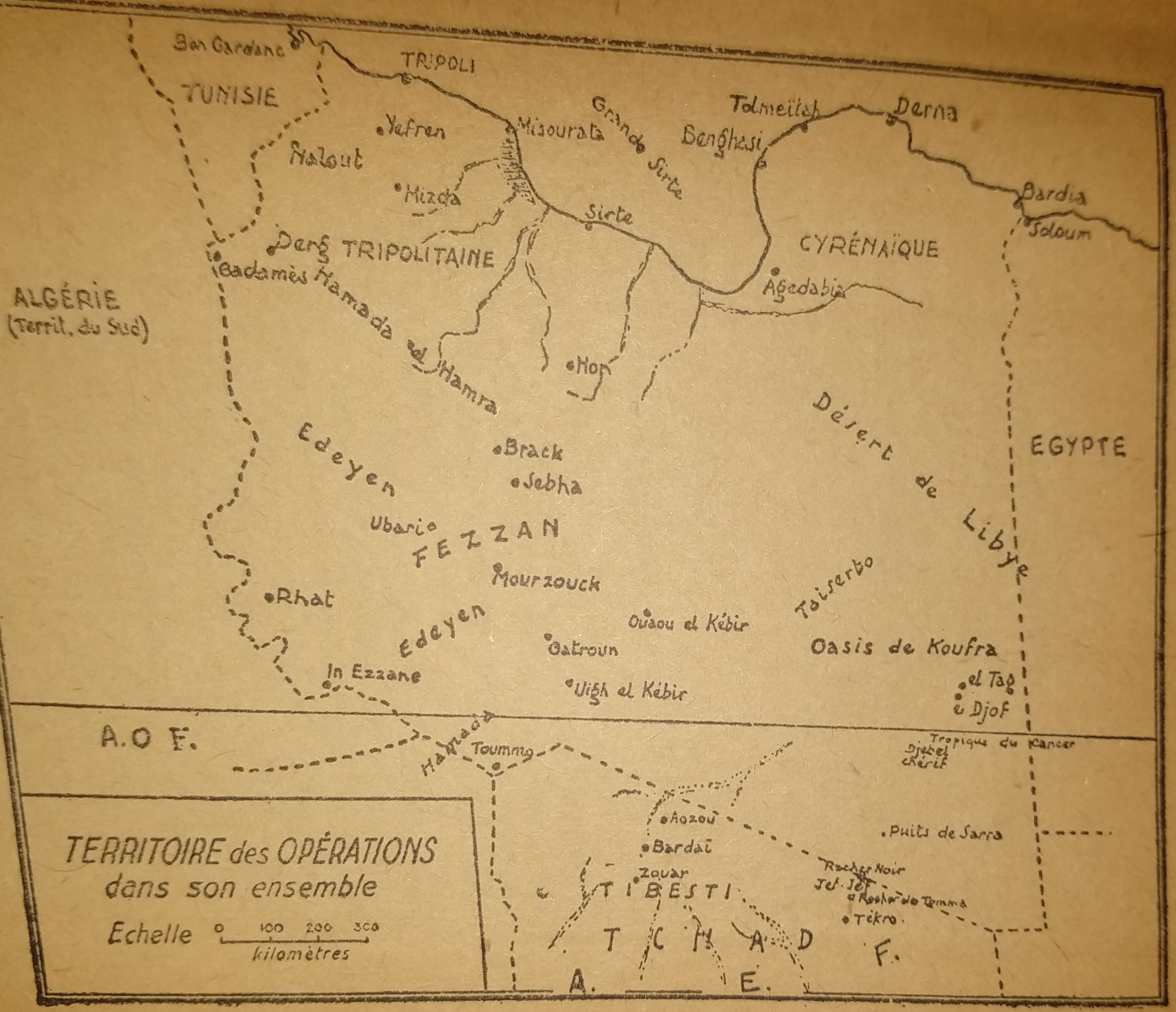
siones, sin vegetación ni rocas es posible recorrerlo a grandes velocidades (sesenta a ochenta kilómetros por hora). Cuando se halla completamente erizado de rocas, como en el Jef-Jef, se necesita una atención especial para circular por él pues existe el peligro de destrozar los coches.

El serir, como lo veremos en el estudio de las operaciones, cubre extensiones bastante vastas hacia Koufra y el Fezzan. Así se explican los recorridos medios kilométricos por día bastante importantes que se realizaron. Una zona de serir bastante larga, rápidamente recorrida, llega a compensar las numerosas horas de esfuerzo empleadas para recorrer algunos kilómetros, y a veces algunos cientos de metros, de terrenos muy malos.

La Hamada

He aquí la definición que mejor parece caracterizar esta nueva forma del Sahara: "Un aspecto muy particular del suelo del desierto es este que los saharianos llaman la hamada. Trátase de una tabla de roca desnuda como pulida y barnizada, groseramente semejante a la parte superior de una chimenea, indefinidamente extendida hasta los límites del horizonte y mucho más allá. En el Sahara argelino y tripolitano se camina sobre las hamadas durante días consecutivos. Son las grandes mesetas calcáreas o de asperón cuyo asiento rocoso superior ha quedado al desnudo, despojadas de la tierra movible, por el barrer eterno del viento (1)."

(1) E. F. Gautier, *El Sahara*, página 34.



TERRITOIRE des OPÉRATIONS
dans son ensemble

Echelle 0 100 200 300 kilomètres

La más célebre de dichas hamadas es la Hamada Homra, la hamada roja. Sobre la Hamada Homra subió el teniente coronel Dio con su columna para descender de ella, no sin dificultad, a fin de sorprender y tomar a Mizda. Es la Hamada Homra la que atravesara, en un tiempo récord, el capitán d'Abzac, en su magnífico raid victorioso sobre Ghadamés.

La hamada está siempre situada a un nivel superior al serir.

El Edein o desierto de arena

El Edein es la palabra targui a la cual corresponde la palabra árabe: ramla. Es el dominio de la arena, de la duna. Los saharianos reservan el nombre de erg para los grandes conjuntos de dunas que cubren superficies inmensas.

Los aspectos de la duna son variados. El vocabulario indígena precisa así el modelo de las dunas saharianas: los sifs (arena) son las largas aristas de cresta cortante casi infranqueable; los oghourds, los macizos poderosos y picudos; los fedjs o gassis, los collados, suelos firmes que constituyen los corredores en las dunas.

Exiten en el Fezzan dos grandes ramlas: la ramla del Zellat y la rambla de Mourzouck. Una prolongación de esta última, hacia Hamira, fué la que nuestras tropas atravesaron de noche, por sorpresa, antes del ataque de Umm El Araneb, en enero de 1943.

El Fech-Fech

Este término se aplica a las zonas de terreno pulverulento que, al tocarlas, recuerdan a la ceniza. El término "tierra podrida" se emplea también para designarlas. Su aspecto exterior es frecuentemente gris verdoso. Los cerros esquistosos se extienden aquí y allá a través de las zonas de fech-fech. Estos cerros son, según expresión frecuentemente empleada, la madre del fech-fech. Se componen de amontonamientos de anchas y largas placas sin consistencia, y presentan el aspecto de pizarras.

Los terrenos de ese género no pueden ser atravesados sino a precio de grandes esfuerzos, algunos kilómetros en una jornada sobre caminos de planchas (1). Una zona de este género se extiende ante Uigh El Kebir. Nuestras tropas la atravesaron sin llamar la atención del enemigo en diciembre de 1942 antes de la conquista del Fezzan.

---

(1) Cada vehículo lleva consigo agunas piacas de hierro laminado que se sacan de los bidones de doscientos litros de esencia, de cuarenta centímetros de ancho, por un metro cincuenta centímetros de largo. En los pasajes difíciles estas placas de hierro se ponen en el suelo; a medida que van pasando los vehículos se retiran y se colocan rápidamente más adelante. Los indígenas están acostumbrados a esa gimnasia agotadora. El mando de los "Toles" supone todo un conjunto de esfuerzos: saltos fuera de los camiones, arrancamiento de las planchas colocadas en los costados del vehículo, carrera loca a lo largo del camión echando las planchas delante cuando el camión ha podido recorrer felizmente algunos metros. Pero a veces se necesitan muchas horas para dichas operaciones. Será preciso cargar inmediatamente las planchas en los vehículos y cuando el camión ha dado felizmente un salto bastante largo las planchas tienen que ser llevadas al hombro, en pleno calor, y durante cientos de metros.

Los Djebels y los Garas

El término djebel (montaña), tassili en targui, no necesita precisión particular.

El de gara se aplica a mesetas de color negruzco por lo general, de paramentos muy escarpados que, de perfil, presentan una forma de trapecio o de cono. Estas garas constituyen un sistema de pré-gebel.

El capitán Marchesi, jefe de una misión del Instituto geográfico militar italiano hace, en lo que concierne a ese sistema de pré-gebel, observaciones muy atinadas: "Por la uniforme vulgaridad del paisaje circundante, ese sistema montañoso parece, de lejos, como verdaderas y exactas cadenas de montañas escarpadas y sin posibilidad de paso, surcadas solamente por profundos y estrechos cañones. Cuando uno se acerca, todas las cosas toman sus justas proporciones. Los profundos cañones no son sino anchas gargantas cubiertas de arena que se separan en diversas ramas permitiendo el paso de los automóviles."

Los macizos de este género son numerosos entre Kourizo y el Domaze.

Varios de nuestros combates se libraron en el cuadro de estas garas. La más conocida de nuestras tropas es la de Hamira. El comandante Massu librará en ella un combate en el curso de la campaña del Fezzan de febrero de 1942, y de esta gara partirá el contraataque de la Sahariana italiana antes de la toma de Umm El Araneb en enero de 1943.

El clima

Sus características, temperatura extrema y gran sequedad del aire, vientos con frecuencia muy violentos, son bien conocidas.

No consagraremos, pues, a este particular más que algunas líneas.

Las temperaturas de 60 grados centígrados han sido observadas en las dunas. "Durante la campaña del Sur argelino, en el combate de Metarsa, escribía ya M. Gautier, los infantes indígenas, incapaces de conservar la posición del tirador echado, seguían de pie a pesar de las órdenes y se dejaban matar."

El enfriamiento nocturno es muy brusco. En el curso de la marcha sobre Koufra los guerbas llenos de agua estallaban durante la noche por efecto del hielo.

La violencia del viento es extrema en el desierto, porque no se le opone vegetación de ningún género. Está, además, cargado siempre de arena y eso es precisamente lo que le caracteriza. Con frecuencia va acompañado de un obscurecimiento de la atmósfera "llegando hasta la negra opacidad de la noche en pleno día. Chudeau ha dibujado esas tormentas de hollín, que se ven venir de lejos, al extremo del horizonte, coronadas de crestas y de setas arremolinadas... La cantidad de polvo flotante en todas las alturas de la atmósfera debe ser enorme. Es tan tenue y tan ligero que no puede caer por sí mismo: continúa en eterna suspensión hasta el día en que las corrientes de aire lo arrastran fuera de la zona desértica" (GAUTIER: El Sahara).

Los problemas militares creados por estas particularidades

Expongámoslos tan sólo puesto que, como ya lo hemos indicado, es en la ejecución de las operaciones donde tomarán toda su realidad.

El problema de los transportes y del abastecimiento

Ningún socorro puede esperarse para las reparaciones de material y el abastecimiento de esencia. Ningún abastecimiento, fuera del que llevan los ejecutantes, del que se tome al enemigo y de los depósitos creados anteriormente a la acción en la línea de combate (1).

El orden de longitud de los recorridos en esta zona desheredada es de 2.400 kilómetros para el itinerario más corto de Fort-Lamy a Trípoli. Pero, en distancia real, como consecuencia de los reconocimientos y de las necesidades del combate, es de 4.000 a 5.000 kilómetros para las unidades de descubierta y combate.

El abastecimiento de víveres necesita preparativos importantes antes de las operaciones. Puede calcularse por las indicaciones siguientes concernientes a los preparativos para los operaciones del Fezzan-Tripolitania 1942-1943:

---

(1) Salvo, sin embargo, el abastecimiento por avión. Ver respecto al particular el cuadro transporte-avión durante la campaña Fezzan-Tripolitania, pág. . . .

	Víveres en días
A la salida de Fort-Lamy (con los hombres) y además la posibilidad de completarlos en Koro-Toro (en caso de dificultades) donde había sido creada una base de socorro para las operaciones.	30 días
A la salida de Zouar (con los hombres)	20 días
seguidos de	40 días
transportados por automóvil y eventualmente por avión (Ver el capítulo: Papel de la aviación y de las transmisiones de la campaña Fezzan-Tripolitania).	
Además, ha sido almacenado en la base de partida en Zouar	4 meses
En Fort-Lamy	3 meses
Los preparativos han costado en total	10 meses

En la composición de las raciones entran los productos siguientes: bizcochos; corned beef, legumbres secas (reemplazadas por bizcochos en el caso de imposibilidad de hacer fuego); carne en cecina (para los indígenas, reemplazada por corned beef en los casos de imposibilidad de hacer fuego); café, azúcar, té, grasa y aceite; conservas diversas, sardinas, atún (alternando por días); frutas en almíbar, frutas secas, (a razón de una caja o de una ración cada tres o cuatro días); ron (para los europeos); cuatro litros por

mes. Esta dotación elevada se estima muy útil: nada de vino.

Para la composición de las raciones se procuró un valor importante en calorías, dentro del menor volumen posible.

En los palmerales del Fezzan, sobre todo en Brack, hicieron las delicias de nuestras tropas las remolachas forrajeras destinadas a los camellos.

En Umm El Araneb fué encontrado el depósito de dátiles. Representaba amontonamientos de dátiles extendiéndose de cinco a seis metros de largo y cerca de un metro de alto. Nuestros tiradores tomaban cuantos les apetecían en medio de grandes y clamorosas risas. Los camellos que morían en el combate o los camellos apresados eran repartidos regularmente entre las tropas.

Durante toda la campaña Fezzan-Tripolitania 1942-1943 no se comprobó un solo caso de beriberi. Por el contrario, después de esta campaña en la región de Kairouan se produjeron numerosos casos, en mayo de 1943.

No es posible tratar del problema de abastecimiento de víveres, sin mencionar los servicios sumamente importantes prestados por el intendente M. Dupin. Es él, y continuará siendo, una de las más bellas figuras del Tchad 1938-1943. Antiguo mearista, oficial combatiente de la guerra 1914-1918, todos sus actos no tienen más que un fin: servir a la tropa. La tropa lo sabe y no cesa de rendirle homenaje.

El problema del agua

¡Pesada obligación la de partir con provisión de agua para 15 días por equipo y completar esa dotación de agua lo más frecuentemente posible! El problema de los transportes y del abastecimiento y el del agua son los dos grandes problemas.

Hagamos notar desde ahora que las operaciones emprendidas en tales condiciones han de terminar fatalmente por el éxito o por un desastre total.

El desastre total: porque, ¿qué ocurriría en el desierto a la columna cuyos camiones fueran incendiados, las provisiones de agua desparramadas y que perdiese en la batalla los abastecimientos de esencia y de víveres? ¿Qué ocurriría a la columna rechazada ante los pozos que va a tomar, en forma tal que fuesen contados los días de su abastecimiento de agua? ¿Qué le ocurriría si el pozo estuviese agotado o destruído? El éxito: los estudios que van a seguir nos mostrarán lo que dicho éxito ha sido.

Al lado de esos grandes problemas, hay otros de menor amplitud, pero cuya importancia no es por ello menos real.

El problema de las huellas

Problema capital desde el punto de vista militar puro es el que necesita el conocimiento de las huellas de los vehículos enemigos, su dirección de marcha según dichas huellas, el tiempo transcurrido desde su paso. Existen hue-

llas que se borran en diez años, otras en algunas horas, según el terreno.

Nuestros mearistas, habituados desde tiempo atrás a la observación de las huellas del desierto, llegarán pronto a ser maestros en la materia.

El problema de la visibilidad

En la atmósfera caldeada, el panorama es impreciso y tembloroso. Los contornos ya no son netos, sino como difuminados. Dan a las cosas proporciones irreales. "Un simple guijarro o una pequeña lata de conservas abandonada en la superficie del serir crece desmesuradamente y aparece como un gran camión a los ojos del observador", — escribe el capitán Marchesi, del Instituto geográfico italiano.

La identificación del enemigo se hace en extremo difícil en esas condiciones.

El problema de la arena y del viento

La arena se encuentra en todas partes, todo lo invade.

La arena mata el motor del avión en un tiempo tres veces menor que en Europa. Extravía a los equipos y provoca su muerte. La arena encasquilla el arma automática y ciega a su servidor. Levantada por el viento, produce el obscurecimiento de la atmósfera llegando hasta la negra opacidad, la noche en pleno día, con graves consecuencias para ciertas operaciones.

Fué un viento de arena violento el que, al comienzo de las operaciones del Fezzan (febrero-marzo 1942) permitió al destacamento Massu apoderarse por sorpresa del puesto Uigh El Kebir. Pero fué también el viento de arena el que, dos días más tarde, hizo difícil la persecución de la guarnición de Tedjere.

Koufra

El rasgo saliente de Koufra es su aislamiento. M. Gautier, especialista en cuestiones saharianas, escribe en 1923 en su libro *El Sahara*: "El aislamiento de Koufra es extraordinario: no hay en todo el Sahara una posición semejante a esa. Koufra está casi exactamente situada en el corazón matemático del desierto libio. En cualquier dirección, es preciso franquear 400 a 500 kilómetros de desolación para llegar a una región habitada. Dicho cerco de 500 kilómetros, en derredor de Koufra, está poco menos que virgen de exploraciones. Es con mucho el espacio blanco más extenso de todo el mapa sahariano."

Entre todos los desiertos del mundo, es el desierto libio que rodea a Koufra aquél cuyos caracteres de aridez y soledad alcanzan el máximum.

Todo esto explica el carácter misterioso que Koufra ha conservado hasta estos últimos años. Koufra, en efecto, no

---

(1) En una tempestad de arena el equipo del capitán Biarnis, teniente Savoy (Potez) habrá de encontrar la muerte en el curso de las operaciones del Fezzan de 1942.

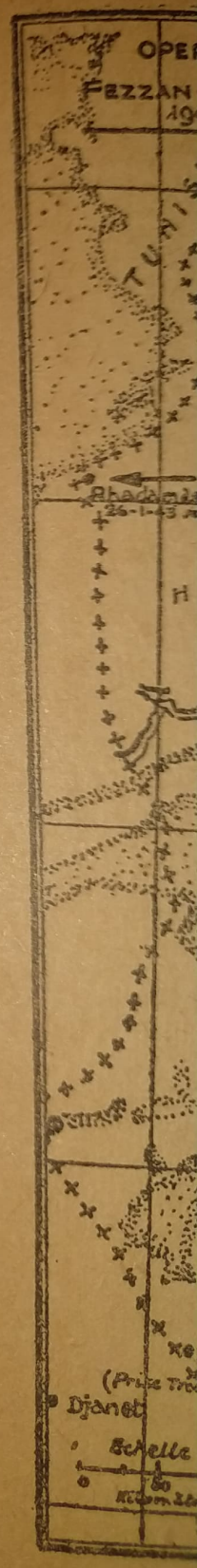
fué ocupado por Italia hasta 1931. Con anterioridad a esta fecha, muy pocos europeos pudieron penetrar en Koufra: El primer europeo que visitó el oasis fué Rohlfs, en 1879, seguido en 1896 por el tunecino Mohamed Ben Otman El Haciaisci. Durante la guerra de 1913-1918, varios militares franceses e italianos estuvieron allí prisioneros. Algunos escribieron sus aventuras: el suboficial Lapierre, el soldado italiano Abruzze Masquio. Se verificaron después los viajes de la exploradora inglesa Rosita Forbes (1920-1921) con el egipcio Hassanein Bey, después este último solo (1923). En aquella época, el francés Bruneau de Laborie (1923) fué el primero que recorrió el itinerario del Ouadai a Koufra. Una misión sanitaria italiana permaneció en Koufra de octubre de 1928 a marzo de 1929.

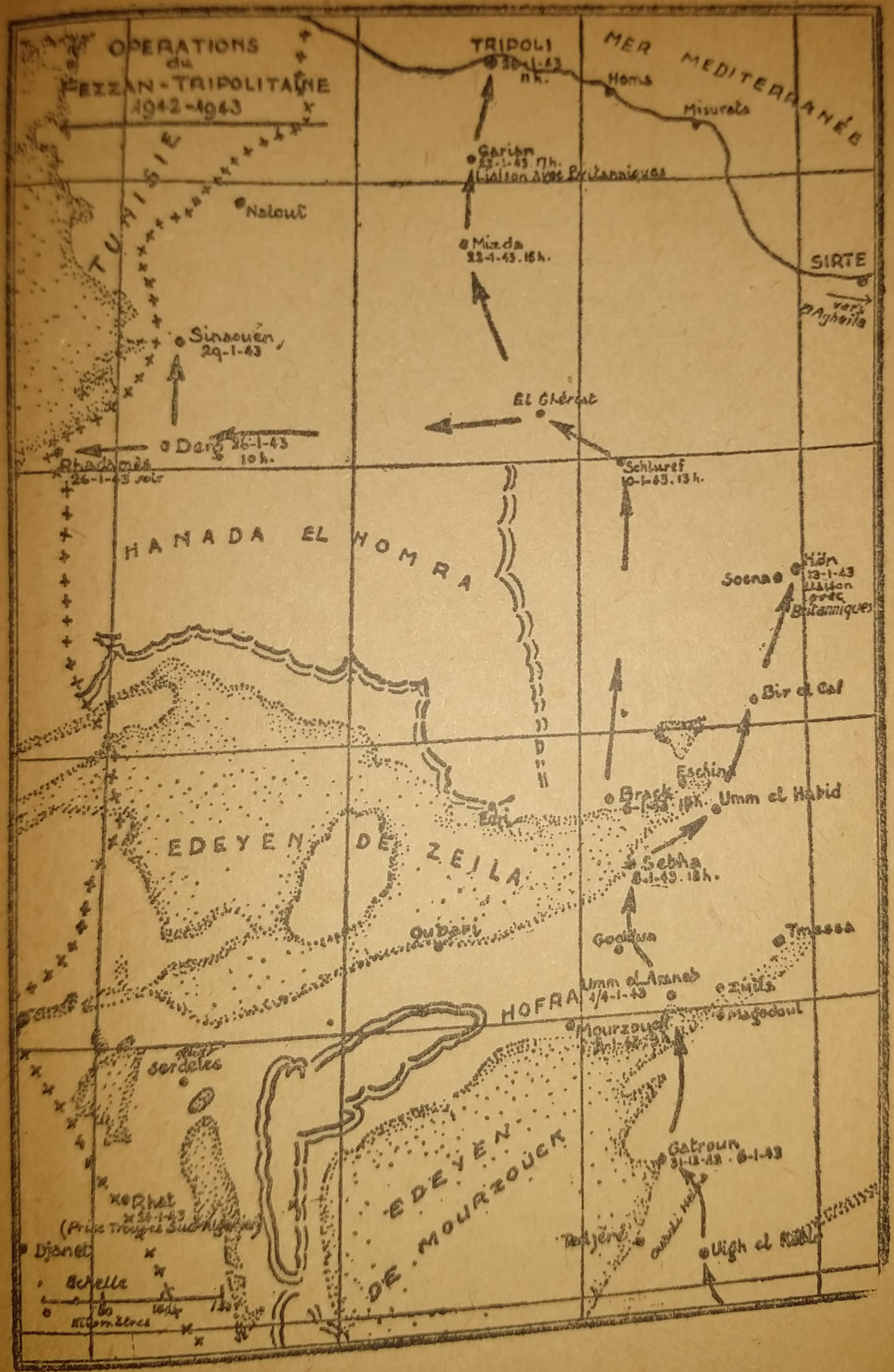
El oasis de Koufra propiamente dicho ocupa el fondo de una cubeta (Ouadi Koufra) de forma alargada, y tiene unos 50 kilómetros en un sentido por 20 en el otro. Dicha cubeta comprende 6 oasis. El Giof con 2.500 habitantes es el mayor centro del oasis de Koufra. Dominando El Giof se encuentra el macizo de Et Tag, la Corona. En total, la población de la mencionada cubeta puede ser de unos 4.500 habitantes.

Se conoce frecuentemente como Koufra un territorio mucho más vasto que comprende todos los oasis vecinos.

Existen en el oasis millares de datileras. Un cálculo del año 1939 arroja la cifra de 100.000.

Ha de ser feliz sorpresa para nuestras tropas el encontrar en Koufra un árbol de la Francia mediterránea: el olivo. También hay viñas y trigo. Pero el trigo no se cultiva aquí en vastas extensiones como las llanuras de Francia.




OPERATIONS
du
FEZZAN-TRIPOLITAINE
1942-1943
TRIPOLI
MER MEDITERRANÉE
Homs
Misurata
Garian
Liaison avec Britanniques
Nalout
TUNISIE
Mizda
22-1-43. 15 h.
SIRTE
vers Agheila
Sinaouen
29-1-43
El Ghérat
Derg 26-1-43
10 h.
Rhadamès
26-1-43 soir
Schluref
10-1-43. 13 h.
HANADA EL HOMRA
Socna
Kön
13-1-43
Liaison avec Britanniques
Bir el Gal
Esching
Brack
Umm el Habid
Edri
EDEYEN DE ZEILA
Sebha
8-1-43. 18 h.
Oubari
Goddua
Tmessa
Umm el Araneb
1/4-1-43
Zuila
HOFRA
Magedoul
Mourzouck
Serdeles
Gatroun
31-12-43 . 6-1-43
EDEYEN DE MOURZOUCK
Rhat
Djanet
Echelle
Kilomètres

Tiene aspecto de una planta débil, vasalla. Las palmeras y los olivos son una pantalla protectora del trigo. Aparece prisionero en extensiones de algunos metros cuadrados y en pequeños levantamientos de la tierra: tiene necesidad de riego, lo que demuestra su debilidad. Su vasallaje.

El agua potable abunda por todas partes; los pozos están construídos con piedra o troncos de datileras. En más de un ciento de pozos cuya profundidad varía de varios centímetros a varios metros, existen muchos sebkret y dos lagos salados: el Affun y el Buena.

El Fezzan

M. Gautier, después de una rápida ojeada el estudio del geólogo Bernet sobre la estructura de la Metropolitania y del Fezzan, hace el siguiente resumen (1): "A esta sucesión de cubetas bajas y de oasis que corta transversalmente el Sahara entero bajo el meridiano de la Grande Syrte, pue-

(1) M. Bernet explica la escotadura de la Grande-Syrte por la existencia de dos grandes fallas groseramente orientadas de Norte a Sur que la encuadran de una parte a otra: la falla de Misurata al Oeste, la falla de Benghazi al Este. M. Bernet estima que dichas dos fallas muerden muy lejos en el interior del continente. A lo largo de ese doble sistema de fallas, todo el centro del Sahara se hunde entre el Hogar y el Tibesti. Hacia esas cubetas bajas los dos enormes macizos que las franquean inclinan no solamente sus pendientes topográficas, sino también, de una manera muy general, los poderosos asientos de sus mesetas areniscas o calcáreas. Y como consecuencia encaminan hacia dichos puntos bajos una parte considerable de su reserva de agua. El agua sorda que abunda notablemente en el desierto. Alimenta grupos y rosarios de oasis. A este rosario de cubetas bajas y de oasis puede dársele el nombre general de Fezzan.

de dársele el nombre general de Fezzan, que corresponde particularmente al grupo de oasis más poderoso y más amontonado.'

"El Fezzan, añade, es la vía de comunicación transahariana más importante después del Nilo. Es fácil advertirlo por la persistencia de los nombres geográficos desde la antigüedad: montes Ater, Phazania, Djerma que conserva el nombre ilustre de los garamantes; y los acontecimientos que explican dicha persistencia se encuentran plenamente iluminados por la historia. Los Syrtes eran en su casi totalidad dominio cartaginés y es evidente que Cartago no se desinteresó del comercio transahariano; Herodoto, cinco siglos antes de Jesucristo, conocía ya la ruta del Fezzan. El Imperio Romano dominó o poco menos la Phazania... Roma ha dejado algunos monumentos arqueológicos hasta en Garama (hoy Djerma), antigua capital del Fezzan (2).

"Plinio nos da noticias detalladas relacionadas con las dos rutas que conducían y conducen todavía de la Tripolitania al Fezzan. La más larga y más fácil pasa por Sokna y la montaña Ater. Los romanos, bajo Vespasiano, setenta años después de Jesucristo, descubrieron otra ruta occidental, que acorta el camino en diez días y que era mucho más dura. Es la ruta de Trípoli a Mouzouck, seguida por Barth, que atraviesa las soledades de la Hamada el Homra. Todo esto es perfectamente preciso. El país, cuya razón de ser, después de dos milenios, es la de constituir un camino de paso, ofreció naturalmente a la exploración europea sus

(2) Hagamos notar que, según un documento italiano, un general romano habría recibido los honores del triunfo en Roma por una campaña feliz en el Fezzan.

primeras facilidades. Por el Fezzan pudo realizar Barth el primer viaje científico transahariano al Sudán central. Tras él, Rohlfs, Duveyrier, Nachtigall fueron cordialmente acogidos en el Fezzan donde se detuvieron. Es la parte más abierta del Sahara, y su contraste con el Tibesti no puede ser más completo."

El Fezzan propiamente dicho limita con un grupo de oasis cuya capital es Mourzouck actualmente. "La topografía se destaca bastante bien. Se enlaza con las últimas pendientes del macizo tuareg" (GAUTIER), es decir con nuestros confines del Sur argelino. Este Fezzan propiamente dicho "se encuentra en las partes bajas y en la desembocadura de los grandes valles que descienden del Oeste: ouadi Chiati, ouadi Ech Chergui. Como de ordinario ocurre en los valles bajos cuaternarios, las dunas tienen allí un enorme desarrollo. Es éste el erg Edeyen" (GAUTIER).

Este país parece haber estado siempre agrupado en un centro político distinto, en una especie de pequeño imperio. Comparando los testimonios de los autores antiguos, con los de los cronistas árabes y las tradiciones indígenas, Nachtigall llega a reconstituir una historia del Fezzan que es en conjunto satisfactoria.

"Las transformaciones de dicha historia revelan las influencias sucesivas del Norte y del Sur; el Fezzan ha cambiado según que sus dueños fueran originarios del Mediterráneo o del Sudán. Mourzouck, actual capital, es de ayer, y es turca. La Phazania de los garamantes, en los tiempos de la influencia romana, tuvo como capital a Djerma-Garama. Las dinastías de origen berebere o árabe tuvieron por centro a Zuila. Una dinastía sudanesa, Bornouane, ha de-

jado huellas profundas en Trachen, donde los nombres de lugares y de calles aparecen todavía en lengua kanurí. Adviértese la mezcla de sangres en el tipo étnico, que es extremadamente confuso. Se encuentran árabes, bereberes, haoussas, tibbus y todos los matices intermedios. El predominio del color negro llamó la atención de Duveyrier, quien estableció toda una teoría sobre los garamantes, que, según él, eran indudablemente negros puros, propagadores en el Sahara de una civilización puramente negra. Esta teoría no resulta absurda, si, en el detalle no se llevan demasiado lejos las consecuencias. Nachtigall, en suma, parece aceptarla con prudencia, puesto que reconoce, en el tipo humano actual, por término medio, y en la medida de lo posible, cierto parentesco con el tipo tibbou. Sin embargo, un país situado como lo está el Fezzan, es indudable que jamás ha podido, ni aún en los tiempos lejanos de los garamantes, desprenderse de las influencias septentrionales. Por otra parte, es esencialmente una región de oasis, a la sombra de las palmeras donde la malaria castiga y la raza blanca no llega a eliminar a la negra." (GAUTIER, *El Sahara*, p. 137).

Barth y después de él Duveyrier y Nachtigall hacen ascender la población a 50.000 almas.

Desde aquella época, la población del Fezzan ha disminuído mucho. Según la documentación italiana (en particular SCARIN: *Los Oasis del Fezzan*), no debe exceder mucho en la actualidad de la mitad de dicha cifra. En 1939, Mourzouck contaba 1.850 habitantes, y en tiempos de Barth tenía por lo menos 2.800.

Habremos de esperar que la unión del Fezzan a Francia, al crear y mantener lazos más numerosos con los territorios del Sur argelino sobre todo, dará a dicho país una prosperidad que había perdido.

El Tibesti y la cuestión Toubbou

El Tibesti es un enorme bastión cuya forma es en conjunto triangular, teniendo cada lado de 400 a 500 kilómetros.

Su ocupación por Francia data de más de treinta años. Se hizo casi sin efusión de sangre y, desde nuestra llegada, jamás cesó de reinar la calma en estos países devastados antes por los rezzous. Nada comparable entre nuestra ocupación del Tibesti y la ocupación italiana de los países que aparecen frente a él. La nuestra firme y definitiva desde los primeros días. La otra, impuesta por la sangre del indígena ampliamente derramada, está señalada por retrocesos, y jamás ha sido aceptada.

El Tibesti nunca ha conocido más que una influencia: la de nuestros oficiales (1).

A nuestra llegada al Fezzan, en 1943 un viejo Mudir habrá de decirnos: "Ustedes son nuestros nuevos amos, nosotros no les conocemos, pero siempre hemos oído hablar bien de ustedes. Los acogemos con alegría. Aquí, he conocido yo la ocupación turca, la italiana, la huída de los italianos, su regreso y de nuevo, hoy, su huída."

(1) La influencia de Turquía fué, en efecto, de las más ilusorias.

Antes de nuestra entrada en Mourzouck, los notables de la ciudad harán acto de sumisión y nos dirigirán una carta de bienvenida.

Y sin embargo, este Tibesti, es el corazón mismo del Africa. "Una ciudadela que había permanecido inexpugnable a través de los milenios" dice M. Gautier. Ninguna región, en toda el Africa era de acceso más difícil, ninguna parecía había de ser más hostil a la ocupación europea.

* * *

El Tibesti para los soldados del general de Gaulle, para la Francia combatiente, fué el macizo central de la Galia frente a la conquista romana; fué el castillo fuerte de los tiempos medievales que bajaba los puentes levadizos para las salidas victoriosas; fué la plaza fuerte siempre orgullosamente levantada frente al enemigo: Bitche y Belfort en 1870, Verdun entre 1914 y 1918.

Y en ningún otro lugar, tanto como en estas bases de guerra de Ounianga, Zouar y Faya donde, sin cesar, afluía una sangre nueva, se vivió con más intensa violencia la energía de la Francia combatiente. De allí partieron todas las columnas victoriosas. Allí entraban los vencedores entre dos victorias.

* * *

¿Cuál es su aspecto? "Un mundo lunar de rocas desnudas que domina el Sahara entero" (1), hacia el cual

---

(1) GAUTIER, El Sahara.
Para el problema Toubbous nos remitimos a los documentos anejos: "Noticia sobre los toubbous y sus relaciones económicas con el Fezzan, el A. O. F. y la Nigeria".

Francia oprimida levanta con frecuencia los ojos. Ningún lugar del Imperio podría decir de manera tan impresionante, por su mismo aspecto, la voluntad de Francia de mantenerse grande y fuerte en el mundo.

BIBLIOGRAFIA (1)

KOUFRA

NACHTIGALL: *Sahara und Sudan,* Berlin, 1879.

ROHLFS: *Koufra.*

FORBES (Mrs. Rosita): Artículo en *Geographical Journal,* Londres, LVIII, 1921.

COMITE DE L'AFRIQUE FRANCAISE, *Renseignements Coloniaux,* 1921, páginas 6 y 41.

E. F. GAUTIER: *Le Sahara,* 1923.

BERATARELLI: *Libia,* Milán, 1938.

FEZZAN

Además de NACHTIGALL y GAUTIER ya citados:

BARTH: *Travels and discoveries in North and Central Africa,* Londres, 1852-1853.

ROHLFS: *Quer durch Afrika.*

DUVEYRIER: *Exploration du Sahara,* París, 1854.

BERNET: *Contribution a l'étude géologique de la Tripolitania. Bulletin de la Societé Géologique,* 1912, página 385.

TIBESTI Y PROBLEMA TOUBBOU

THILO: *Societé de Géographie*: Tomo XXXVI, con carta C. R. A. C. S. C. Tomo 168, páginas 984, 1081, 1169, 1236. *Reconnaisance au Tibesti,* 1915. Archivos militares de Fort-Lamy.

CARBOU (Administrador) *La région du Tchad et du Uuadai.*

BLAIZOT (Capitán) *Tibesti d'hier et d'aujourd'hui* (l'Afrique *Française renseignement janviers á mars 1924*).

ROTTIER (Capitán): *Le Sahara Oriental* (L'Afrique française, renseignements, janviers a mars, 1924).

— (Comandante): *Mission au Tibesti,* 1926-1927 (L'Afrique Française, renseignements, julliet, 1928).

REQUIN (Teniente): *Contribution a l'étude des origines, rapports, et à l'histoire des clans Tedda au Tibesti,* 1934. Archivos militares de Fort-Lamy.

LA CONQUISTA ITALIANA DE ESTOS TERRITORIOS Y SU ORGANIZACION MILITAR EN 1939-1940

TRIPOLITANIA Y SAHARA LIBIO

La Tripolitania y el Sahara libio no fueron adquiridos por Italia sino a costa de serios esfuerzos caracterizados por numerosos fracasos.

Vamos nosotros a recordar las grandes etapas de esta conquista (1):

El estado de guerra con Turquía comenzó en 27 de septiembre de 1911. Trípoli fué ocupado el 30 de octubre, y por decreto de 5 de noviembre de 1911, la Tripolitania y la Cirenaica fueron anexionadas al reino de Italia, pero fué necesario un largo período de operaciones militares para hacer efectiva dicha soberanía. El enemigo, sumamente móvil, era capaz de sacar partido de todos los recursos del país. Por una serie de desembarcos (Homs, el 21 de octubre; El Machbes, el 10 de abril de 1912; El Mecherb, Misurata,

(1) Según los documentos italianos, en particular, según la información del teniente Goudoneix, que tradujo del italiano con el título *Historique sur la Tripolitaine*.

el 1 de junio) y combates victoriosos, la zona costera fué ocupada en 1912 y Turquía, después de la toma de Rhodes y de Sporales, amenazada por la liga de los Estados balcánicos, tuvo que resignarse a la paz y renunciar a la Tripolitania y la Cirenaica por el tratado de Lausana (17 de octubre de 1912).

Después de la repatriación de las tropas turcas, la ocupación italiana se extendió rápidamente. Durante el año 1913, fué asegurada la posesión de la Tripolitania oriental y del oasis de Ghadamés. Una expedición que partió de la Syrte ocupó el Fezzan después de los combates de Eschida y El Maharuga (12 y 24 de diciembre de 1913) y llegó hasta Mourzouck donde el jefe de la expedición recibió el homenaje de los jefes de la Senoussía que le afirmaron el carácter religioso y no político de la cofradía.

Pero la ocupación no pudo ser mantenida, los nómades de la Ghibla, rebeldes a todo poder y empujados por la Senoussía, de la cual eran discípulos fanáticos, comenzaron a trasladarse en masa hacia el Este para contrarrestar la acción de las tropas italianas que, para asegurar las comunicaciones con el Fezzan, habían ocupado la zaouía de En Nofilia (23 de marzo de 1914). Los gérmenes de la revolución que habría de recibir un nuevo impulso del conflicto europeo y de la declaración de la guerra santa por Turquía, eran ya visibles. Al finalizar el año 1914, la extensión de la insurrección en las poblaciones del Sciati forzó a los puestos al abandono del Fezzan y a retirarse de la Sirtica, de la Ghibla y de Ghadamés. La proclamación del estado de sitio de nada sirvió; una tentativa para restablecer el pres-

tigio del gobierno en la Ghibla fracasó miserablemente (Ouadi Marsit, 6 de abril de 1915); un fracaso más grave todavía fué el sufrido por la expedición encargada de recuperar el Fezzan, el cual, después de la traición y la defección de los irregulares, fué tomado en el combate de Gasr Bu Hadi (29 de abril de 1915). La guarnición de Sebha fué destrozada.

Los rebeldes avanzaron entonces impunemente, hasta el punto de que en julio de 1915, el gobierno se vió obligado a ordenar el repliegue de todos los puestos de la costa. Al principio de 1916, la ocupación italiana se limitaba a Trípoli y Homs, algún tiempo después, a Zuara, que fué reocupada para proteger las poblaciones favorables a Italia en la Tripolitania oriental.

Esta situación continuó casi sin cambio hasta el fin de la guerra europea, época en la cual pudo Italia enviar refuerzos importantes. En los primeros meses de 1919, las fuerzas militares estaban concentradas en la colonia y parecía deber reanudarse las hostilidades, cuando, en mayo de 1919, fueron firmados los acuerdos de Challet Ez Zeituna. Las peticiones de los rebeldes fueron aceptadas e incorporadas a la ley fundamental para la Tripolitania del 1º de junio.

En realidad, los jefes de la Giamhuria, especie de república organizada por los insurrectos, Radaman Ech Cheteoui al Este. Ahmed El Mraied en Tarhuna, los hermanos Koubar y el Kalifa Ben Askar au Djebel, continuaban siendo los dueños del país y organizaban un comité de reforma a fin de dar a la Tripolitania su plena independencia.

El acuerdo, firmado sin buena fe recíproca, no podía durar. En los primeros meses de 1920, Radaman Ech Cheteou se proclamó independiente, capturando a las guarniciones italianas y forzándolas a replegarse. La muerte de aquel jefe audaz caído combatiendo en una expedición contra los Orfella no cambió en nada la situación. A fines de 1921, casi todas las poblaciones del interior, salvo los bereberes del Djebel, echados de sus montañas y refugiados en Zuara bajo la protección de Italia, se habían adherido al comité de reforma.

El gobierno italiano comprendió por fin la necesidad de restablecer su prestigio por la fuerza. El conde Volpi, nombrado gobernador a fines de 1921, comenzó unas operaciones militares regulares y enérgicas para someter el territorio. El 26 de enero de 1922, desembarcaron las tropas en Misurata Marina; todo el Djebel, librado inmediatamente de la presión de los rebeldes Azizia y Zauia, fué recuperado desde Nalut a Garien. En febrero de 1923, fueron echados los rebeldes de Tarhuna, Zliten y Misurata; el combate de Bir Tagemut (4 de mayo) libró completamente la región de Misurata de su banda; el 27 de diciembre, fué reconquistada Beni Ulid.

Durante el año 1924, las tropas italianas volvieron a entrar en Mizda y en Ghadamés.

El general de Bono sucedió, en 1925 al conde de Volpi y continuó vigorosamente la política de aquél. En enero de 1928, en cuanto la situación de la Cirenaica hizo la cosa posible, se realizó la fusión de las dos columnas a lo largo de la Syrte. En febrero comenzaron las operaciones para reconquistar la Giofra y echar a los rebeldes de la zona

comprendida entre aquélla y la costa. Por medio de operaciones rápidas, Sokna, Hon y Zeila fueron reconquistadas.

Dichas operaciones abrieron el camino del Fezzan.

En la primavera de 1929, Schiuref y Ghibla fueron ocupadas en los combates de Umm El Meiah y Bir Schiuref. En diciembre, las tropas italianas entraron en Brack y, en enero de 1930, en Sebha y Mourzouck, y avanzaron hasta Ouaou El Kebir. El 4 de marzo de 1930, los últimos grupos de rebeldes se refugiaron en territorio francés para evitar el ser copados; allí fueron desarmados. A fines del mismo mes, Tummo estaba ocupada.

Koufra

El señor administrador Lami da, en *Senoussistes, Italiens et Francais libres a Koufra,* las noticias que copiaremos a continuación, respecto a la toma de Koufra por los italianos, en enero de 1931: "Los rebeldes disponían de un máximum de 500 fusiles de distintos modelos, y algunas ametralladoras, y carecían de aviación y artillería.

Para reducir a los 500 defensores de Koufra, montó Graziani una gigantesca expedición: 7.000 camellos, millares de camelleros, 300 camiones, una escuadrilla de autos blindados, 20 aviones, una sección de artillería y más de 3.000 hombres de tropa.

El 10 de enero de 1931, después de dos horas de fuego de fusil, Koufra fué ocupada por las tropas italianas. Los que huían fueron perseguidos y exterminados por la aviación. Muchos otros murieron de sed en el espantoso de-

sierto de Libia, antes de alcanzar los pozos de Bichara o de Aouenat. Muy pocos llegaron a refugiarse en Egipto o en el Tchad.

Graziani y la prensa fascista hicieron un reclamo fácil a propósito de esta sencilla victoria. Con la grandilocuencia propia de los fascistas no vaciló Graziani en otorgar laureles en tales términos que no nos resistimos al placer de citar un pasaje de su libro *Paz romana en Libia*:

"Podemos afirmar, sin temor de ser desmentidos por nadie, que la ocupación a viva fuerza de Koufra es la mayor operación sahariana que jamás se llevó a cabo, entre las operaciones desérticas; esta operación es el fruto de una organización metódica y no de fáciles, pero peligrosas improvisaciones".

Y añade: "Se trata de un milagro técnico de organización, milagro que por lo demás ha producido estupefacción en nuestros vecinos ingleses y franceses del Africa del norte. Ningún otro país puede envanecerse de una campaña sahariana como esta realizada por nosotros, con efectivos tan débiles en el inmenso desierto del Fezzan contra un enemigo aguerrido teniendo las bases lejanas y las líneas de retirada en todas direcciones. Los mismos franceses no pueden tratar de compararse con nosotros. Podemos estar orgullosos al afirmar, sin temor de ser desmentidos, nuestra absoluta superioridad en la campaña sahariana, modelo de concepción, de previsión y de audaz realización que ha acallado las más encarnizadas críticas del otro lado de los Alpes y del mar."

Y concluye así el mariscal Graziani: "Koufra no ha sido solamente una ocupación territorial, sino más bien una

etapa en una gran marcha simbólica a través del desierto. ¿Por donde? Hacia el infinito de las arenas del desierto, pero también hacia toda la realización de los grandes e indefectibles destinos de Italia.

"Sin límites, Koufra es el símbolo de la raza que no miente ni muere, sino que se educa y crea mirando a lo lejos. Y más allá.'

Sólo con 100 europeos y 300 indígenas, de los cuales 250 eran combatientes, tomó el coronel Leclerc a Koufra en poder de los italianos.

La organización y la potencia militar de estos Territorios en 1939-1940 (1)

En 1939, existían en Libia dos cuerpos del ejército metropolitano completamente motorizados, y un cuerpo colonial. Los efectivos alcanzaban en 1939-1940, a 240.000 hombres en total.

Estos datos muy generales sobre los efectivos, parécenos suficientes por el momento. Nuestro objeto, en efecto, se limita a dar una situación de conjunto de la organización enemiga. Señalemos, por lo demás, que el estacionamiento de las unidades era muy variable. Antes de cada una de las operaciones estudiadas, precisaremos la situación de momento del enemigo todo lo exactamente que sea posible.

---

(1) Según diversos informes, en particular del 2me. Bureau, E. M. A., sección de informes del ministerio de las colonias y de las secciones locales coloniales.

* * *

Las fuerzas aéreas comprendían:

En Libia, dos grupos de reconocimiento y de bombardeo, que sumaban siete escuadrillas de 70 a 80 aviones.

En Tripolitania, tres escuadrillas con las secciones de tres aparatos destacados en Nalout, Sebha, Mourzouck, Rhat y Koufra, detrás de las compañías auto saharianas.

En Cirenaica, cuatro escuadrillas.

El total de los aparatos era de 153, a fines de 1937, para el conjunto de Libia, Tripolitania y Cirenaica.

Desde 1938, nuestro servicio de informes señala un aumento de los aparatos en servicio. Un material importante de aviación desembarca en Trípoli. Producirá el efecto de elevar las secciones de aviación de las compañías auto-saharianas de tres a seis aparatos.

El país está dotado de 150 campos de aviación. Los hay también establecidos junto a ciertos pozos saharianos.

Sobre todo el territorio una amplia red de estaciones de radio y de servicios metereológicos y radiogoniométricos fueron instalados.

Se instalaron también tres líneas aéreas, más especialmente dedicadas a servir los intereses políticos o militares del gobierno italiano.

I. La línea aérea litoral. Túnez-Egipto

Sólo la indicamos para recordarla.

II. La línea aérea hacia el Africa ecuatorial

Dado el interés que tiene para nuestro estudio, consagraremos a esta línea una mayor atención. Su interés pú-

blico es casi nulo dadas las distancias inmensas que han de atravesarse sin socorro posible. Esta línea Roma-Trípoli-Tummo-Tchad demuestra sobre todo los propósitos italianos en Africa ecuatorial.

El recorrido aéreo Trípoli-Tchad está jalonado así:

Trípoli;
El Azizia: terreno de aterrizaje fortuito;
Garian: terreno de aterrizaje fortuito;
Mizda: aeropuerto armado, abastecimiento;
Esc Scerghia: terreno de aterrizaje fortuito;
Esc Schiuref: terreno de aterrizaje fortuito;
Brack: terreno de aterrizaje fortuito;
Sebha: aeropuerto armado;
Mourzouck: aeropuerto armado, abastecimiento;
Tedjere: terreno de aterrizaje fortuito;
Tummo: campo de aterrizaje fortuito;
Bilma: campo de aterrizaje fortuito;
Lago Tchad.

Ese recorrido ha sido doblado con posterioridad a 1936 por una línea que de Zuara a Rhat, sigue la frontera tunecina:

Zuara: campo de aterrizaje guardado;
El Assa: campo de aterrizaje fortuito;
Aiun Ed Debban: campo de aterrizaje fortuito;
El Ebilia: campo de aterrizaje fortuito;
Tigi: campo de aterrizaje fortuito;
Nadout: aeropuerto, abastecimiento.
Sinauen: campo de aterrizaje fortuito;
Derdj: campo de aterrizaje fortuito;
Ghadamés: campo de aterrizaje fortuito;

In Haberten: campo de aterrizaje fortuito;
Tachiumet: campo de aterrizaje fortuito;
Sardeles: campo de aterrizaje fortuito;
Rhat: aeropuerto armado;
In Ezzane;
Bilma;
Tchad.

III. La línea aérea

Italia-Trípoli-Bengasi-Koufra-Etiopía

La casa Fiat prepara, en 1937, para esta línea, aparatos cuatrimotores de 1.000 caballos, que tienen una autonomía de vuelo de 3.500 kilómetros y pueden llevar 50 pasajeros. El enlace está previsto ha de efectuarse en 12 horas con una sola escala —verosímilmente Koufra—. La economía de trayecto realizada en comparación con el otro recorrido por El Cairo será de 1.500 kilómetros.

Este simple detalle pone de relieve la importancia capital de Koufra desde el punto de vista de base aérea.

La organización de la red de líneas debe ocupar también nuestra atención. Se precisa en el cuadro inserto a continuación:

Rutas y pistas para automóviles

Tripolitania y Sahara libio.

a) Frontera tunecina, Egipto:
Ruta inaugurada por Mussolini en 1937.

b) De Trípoli a la región de Ghadamés:

Trípoli - Ghadamés aproximadamente .. 700 km.
Por Azizia, Bir el Ghnem, Goisc, Nalout, Sinaouen, Derg.
Trípoli - Giado (Djado) ..... 224 km.
Por Azizia, Garian, Yeffren.
Giado - Nalout (Nalut) ..... 154 km.

c) Región Sud-Este de Trípoli:

Trípoli - Bu Ngem ..... 395 km.
Por Castel Benito, Tarhuna, Beni Ulid.
Tarhuna - Homs por Kussalat ..... 70 km.
Beni Ulid - Sodneck ..... 45 km.
Beni Ulid - Misurata ..... 125 km.
Bni Ulid - Zliten ..... 120 km.

d) De Trípoli a la región de Rhat (Ghat):

Trípoli - Schiuref ..... 467 km.
Por Azizia, Garian, Mizda.
Schiuref - Sebha ..... 500 km.
Con prolongación sobre Rhat ..... 650 km.
Por Ubari y El Aouenat.
Y prolongación sobre Tedje ..... 350 km.
Por Mourzouck y Gatroun, y prolongación eventual sobre Tummo, a 450 kilómetros de Mourzouck.

La distancia de Trípoli a Rhat es de 1.650 kilómetros.

Un servicio regular por camioneta se ha establecido entre Trípoli y Rhat. La duración del trayecto es de 5 días.

Trípoli - Sebha	2 días
Sehba - Ubari	1 día
Ubari - Serdeles	1 día
Serdeles - Rhat	1 día

Distancia de Trípoli a Mourzouck: 840 kilómetros.

Trípoli - Tummo: 1.250 kilómetros.

e) De Misurata a la región de Rhat:

Misurata- -Rhat	1.300 km.

Por Bir Cheddaia, Soena, Sebha, Ubari.

Cirenaica hacia Koufra, El Aouenat

La línea Siitica (frontera tunecina a Egipto):

Bengasi a Koufra	950 km.
Tobruck - Giarabud - Kufra - El Aouenat	1.250 km.

Este camino, a lo largo de la frontera egipcia, es de interés solamente estratégico.

. . . . . .

Como complemento de esta documentación referente a la organización de los territorios enemigos a través de los cuales las tropas del Tchad van, en tres ocasiones diferentes, a llevar victoriosamente la guerra, reproducimos a continuación algunos extractos de la sección francesa de informes del ministerio de las Colonias y de la sección de estudios de Brazaville (1938):

Frontera A. O. F. - A. E. F. - Libia

"Las pistas de los confines de la A. O. F. y de la A. E. F. no están todavía preparadas para un tráfico automovilista. Las pistas aquí enumeradas han sido reconocidas y recorridas en automóvil, pero a costa de muchas dificultades. Su habilitación es condición previa de toda operación proyectada con elementos motorizados.

Transversal: Agades - Bilma - Faya - Abecher. Pista de un recorrido muy difícil y sin habilitar todavía.

Penetrantes: Bilma - Tummo (50 km.). Pista reconocida como practicable, pero no preparada. Faya a la frontera italiana (450 km.) Una pista automovilística ha sido reconocida, pero no jalonada.

. . . . . .

"Aviación: Las posibilidades inmediatas de la aviación son de lo más reducidas, por encontrarse la base en Bangui, a 2.000 kilómetros del teatro eventual de las operaciones.

. . . . . .

"Hemos visto más arriba que nuestra red caminera de comunicaciones no estaba en absoluto habilitada para una acción ofensiva hacia la Libia; trátase, todo lo más, de pista para camellos cuyo rendimiento sería insuficiente para alimentar el abastecimiento de columnas de alguna importancia.

"Por el contrario del lado italiano, tres ejes de penetración, todos ellos aptos para el tráfico automovilista, se dirigían desde el litoral libio hacia el centro de Africa.

"Dos de esos ejes parten de Trípoli y se reúnen en Tummo. Estos son:

"—El eje occidental que pasa por Trípoli - Nalut - Ghadamés - Rhat - Tummo;

"—El eje central que pasa por Trípoli - Hoursouck - Gatrun - Tummo;

"—El eje oriental completamente aislado de los dos primeros ejes, parte de Bengasi y se dirige hacia Koufra (El Djof) y el Auenat, con el ramal de Koufra sobre Tekro.

"De dichas tres vías de penetración, la más fácil es la del centro por Mourzouck, la gran vía secular de las caravanas; es también la más corta, porque pone el Tchad a 2.400 kilómetros del Mediterráneo. La distancia del Gran Lago sudanés a Tummo es de 950 kilómetros."

. . . . . .

"Desde la ocupación de Koufra, la vía oriental atrae cada vez más la atención de los medios coloniales italianos. Poco más larga que la del centro, ofrece la ventaja de llegar a las puertas de regiones interesantes: el alto valle del Nilo y la región del Tchad por el Borkou.

"Estos tres ejes de penetración pueden ser utilizados por los automóviles, y hasta con camiones se llega a Ghadamés, Rhat y Tummo.

. . . . . .

"En el estado actual de nuestras comunicaciones y de desequilibrio entre las fuerzas del A. O. . - A. E. F. y las fuerzas italianas en Libia, la iniciativa de las operaciones sería favorecida por el lado italiano.

"El enemigo, descendiendo hacia el Sur, se vería obligado a rodear el macizo del Tibesti al Este, hacia Faya, Ati, Oum Chaboula, Abecher, al Oeste hacia Mao, For-Lamy.

"El grueso de las fuerzas militares del Tchad, fuerzas no motorizadas (1), reducidas a dos batallones y un grupo nómade, no puede hacer otra cosa que conservar, en el estado actual el Ouadai al Este y el Kanem al Oeste con un elemento en la región al Sur de Ati" (Sección Francesa de Informes del Ministerio de Colonias, 1938).

En la misma época, 6 de mayo de 1938, la Sección de Estudio de Brazzaville, analizando la posibilidad de una acción ofensiva por nuestra parte, saca esta conclusión, por lo demás muy exacta:

"En caso de una acción ofensiva por nuestra parte sobre Mourzouck y Koufra, estos puestos, enlazados respectivamente a Trípoli y Bengasi por una pista automovilista, serían susceptibles de recibir refuerzos en un plazo máximo de tres días.

"La reacción de una poderosa aviación que dispusiese de infraestructura muy desarrollada (150 campos), podría ser sumamente rápida y maciza si no estuviera retenida por otro lado: grave peligro para las columnas motorizadas más o menos ligadas a las pistas."

En la oficina del coronel que mandaba el regimiento de tiradores senegaleses del Tchad en Fort-Lamy donde, en la actualidad, penden de las paredes nueve banderas

(1) Ver documentos anejos, *La motorización del Tchad en 1939-1940.*

tomadas al enemigo, existe todavía el mapa de los confines, confeccionado en 1938. Dos largas flechas rojas indican los ejes de progresión previstos para la marcha del enemigo hacia el Sur: ejes que aquél jamás siguió gracias a la energía y valor de las fuerzas de la Francia combatiente y de sus jefes.

EL CONFLICTO FRANCO-ITALIANO — MIRAS ITALIANAS SOBRE EL TCHAD

En la pacificación de la Libia, en 1931, manifestó Italia sus miras o intenciones sobre el Tchad. Los acuerdos de Roma, del 7 de enero de 1935, son, en lo que concierne a la cesión por Francia de una larga faja de 110.000 kilómetros cuadrados con los puestos de Auzú y de Ouri, una manifestación muy clara de aquellas miras. Los acuerdos de 1935 jamás han sido puestos en vigor y jamás tampoco ha dejado Francia de ocupar la región concedida (1), pero no es menos cierto que las intenciones o miras italianas continúan siendo las mismas. El esfuerzo considerable realizado por Italia hacia el Tchad en lo referente a enlaces aéreos y camineros, en el curso de los años que precedieron inmediatamente a la guerra de 1939, esfuerzo que acabamos de recordar rápidamente, es prueba indiscutible de la persistencia de aquellas intenciones.

---

(1) La cesión por Francia de dichos territorios hubiera constituído un grave peligro. ¿Qué se pensaría de un propietario, que pudiendo temer de un vecino el asalto a su casa, le cediera la escalinata exterior de dicha casa?

En este orden de ideas, parécenos útil señalar algunos hechos particulares.

Tienen su interés para este estudio, porque precisan, en cierta medida, el clima de la época. El detalle tiene, sin duda ninguna, su interés en esta materia:

"A raíz de una viaje a Libia —escribe el administrador Lami, en abril de 1938—, he podido convencerme de que el avance hacia el Tchad seguía siendo la idea fija de los coloniales italianos. Es como una urgencia que sienten dichos coloniales que han recibido el pastel seco del desierto de Libia; no pueden dejar de mirar con envidia hacia el Tchad donde se encuentra todo lo que les falta en Libia, o sea agua, árboles y hombres. Es tan fuerte ese sentimiento que llega a manifestarse a pesar del orgullo italiano y de la reserva de rigor ante un observador extraño. El capitán italiano M..., que me acompañaba de Koufra a Tekro, me decía amargamente en el momento en que franqueábamos la frontera del A. E. F., hacia el punto geodésico de Touma: "He aquí los primeros manojos de hierba, ya estamos en Francia'. Y en efecto, aquellos raros herbajos achaparrados eran la primera vegetación que veía yo después de haber recorrido 1.500 kilómetros".

El 8 de marzo de 1939, los italianos instalan en Hadjer El Azrag (Rocher Noir) (1) un equipo de trabajadores que había de horadar un pozo prematuramente bautizado con el nombre de Bir Balbo. Ahora bien, aquel punto está situado a 45 kilómetros al interior de la frontera francesa. Mucho tiempo antes había sido reconocido por uno de

(1) La traducción exacta sería Roca Azul. El término Roca Negra ha sido constantemente empleado.

nuestros grupos nómadas y calculada su posición astronómica por el teniente Gardit.

La instalación de obreros extranjeros en Hadjer El Azrag constituía, pues, una caracterizada violación de nuestros derechos soberanos que fué hecha notar como era oportuno. Los obreros fueron apartados de allí el 25 de marzo, por el teniente Goudouneix, jefe depuesto de Tekro, y reconducidos después a Koufra. Avanzaba ya la estación calurosa y los trabajos no pudieron reanudarse, pero los oficiales administradores de Koufra no ocultaban su intención de regresar a Hadjer El Azrag y de mantenerse allí contra viento y marea. Por eso, el teniente Garbit recibió la orden de instalarse con una fracción de su grupo nómada en el emplazamiento de Bir Balbo.

—Los oficiales italianos llegados de Koufra al Fezzan, en los comienzos del mes de marzo de 1939, declararon en varias ocasiones a los jefes indígenas de las regiones atravesadas: "Los franceses no quieren dejarnos tomar el país que nos pertenece, pero de todos modos iremos a tomar dicho país"(Boletín de Informes Nº X, del 23 de marzo de 1939).

—El 6 de abril de 1940, un destacamento italiano motorizado penetra en territorio francés. Alcanza Guezenti por el mediodía, viniendo de Enneri Guezenti. Vuelve a partir de allí el día 7, por la mañana, llevando un guía indígena para tratar de tomar la pista camellera que conduce a Aozu. No pudiendo conseguirlo, vuelven los camiones a Guezenti y toman de nuevo el Enneri Guezenti en dirección de la zona italiana (boletines de informes Nos. 10 y 11 de abril y mayo de 1940).

LOS ACTORES

Los nuestros

Eran, ante todo, los soldados de la Fe..., fe implacable en la liberación de la patria, en la recuperación de su grandeza. Los hombres que habían vivido en su sangre, en sus miserias, la creación del Imperio, no podían creer en la caída de aquel Imperio por una simple orden de la metrópoli, cuya influencia, desde hacía más de un siglo, con tanta frecuencia había sido nefasta para la creación y mantenimiento del Imperio en cuestión. A aquellos hombres que el azar había colocado en Africa, fueron a juntarse otros escapados de las batallas de Francia y de Noruega. Como Stein en 1812, se dijeron: "Es preciso que yo busque la libertad y la patria hasta en el último rincón del mundo". Precediéndolos a todos, llegó aquél que había de ser el jefe de estas operaciones saharianas, siempre victoriosas, la chispa que hace brotar los incendios, el general Leclerc.

* * *

Como en todas las épocas de gran explosición de fe, en todas las historias y en todos los pueblos, su fe en los destinos de la patria se manifestaba en forma semejante a las de los pasados siglos.

Ahora, como en los tiempos de las Cruzadas, se alzaban, en la cima de las montañas, inmensas cruces, cruces de Lorena, símbolo de esta nueva fe que dejan un instante sorprendido al viajero e indican su camino al aviador extraviado. En la confluencia del Chari y el Logone se construyó una iglesia, en la cual la cruz de las Cruzadas se unió a la cruz de Lorena. Allá, como en el tiempo de las épocas revolucionarias, los jefes arengaban a las muchedumbres y a los soldados y se bautizaban con nombres nuevos las plazas y las calles: "Plaza de la Liberación", "Calle del 26 de agosto". Martíllase el cobre en los confines arenosos, y en los claros de la gran selva ecuatorial, donde duermen las aldeas de bambú y hojas de bananera, se pule el marfil de las cruces de Lorena.

* * *

Su fé reune frecuentemente seres a quienes ningún sentimiento moral, religioso ni político los acerca. Esa fe divide también frecuentemente a quienes todo parecía unir: los misioneros van al combate al lado de presidiarios y de obispos, los hermanos se encuentran frente a frente como adversarios. Detrás de ellos y gracias a ellos, el país vive en la fe.

Su fé para durar, para engrandecerse, tenía, por cruel contraste, necesidad de la muerte. Una fe vive por sus mártires. Entre ellos, entre los que primeramente muestran el camino de dicha fe, se encuentran los más ardientes que la muerte había de elegir. Fueron éstos los soldados, porque su época extraña nació de gestos de soldados y no de declamaciones de políticos. ¿De qué hubiera servido la muerte

de los políticos? La fe para engrandecerse, necesitaba que muriesen los soldados. Fué el primero el teniente coronel d'Ornano. Muchos otros le siguieron. Cuanto más soldados morían más se agrandaba la fe y más tierras nuevas ganaba. Más numerosos eran los que, de todas las partes del mundo, se dirigían al corazón del Africa para servir a aquella fe.

Su fe en los destinos de la patria tomaba una fuerza que crecía en las campañas del desierto. La fe, en el desierto, se hace siempre más grande ¿Será porque allí, cerca del infinito, es todo grande, y porque la fe es para el hombre lo más grande, lo más próximo al infinito? ¿Será; porque el desierto pone ferozmente de relieve la importancia del hombre, su debilidad y porque la impotencia y debilidad humana engrandecen la fe en las grandes causas? ¿Será porque frente a las vastas extensiones se siente el hombre inclinado a pensar más que en otros lugares y porque el pensamiento hace nacer o agrandarse la fe humana? ¿Será porque el desierto es un lugar de muerte y porque la visión y el pensamiento de la muerte engrandecen la fe? En efecto, toda habla de muerte en el desierto.

El silencio.

La duna que, cual sudario viviente, cubre y ahoga sin cesar todo lo que querría vivir. El árbol, fósil esparcido en el suelo que habla de la muerte de las edades perdidas en el espacio de los tiempos. El oasis de árboles raquíticos, refugio de un resto de vida animal, que hace pensar en la agonía porque se ve próximo el día en que el oasis ya no existirá. El oasis, último signo de vida, prisionero de las arenas que, mañana, lo cubrirán.

La leyenda como en todas las épocas de fe, corría como impulsada por fuertes brisas, a lo largo de aquellas vastas superficies que se extienden, desde las arenas de Libia hasta el Ecuador.

Leyenda de los combatientes que da la baraka a los jefes: jefes perdidos en avión en el viento de arena, que encuentran con frecuencia el auto extraviado que da la esencia necesaria para volver a la base. Puesto enemigo poderoso tomado por varios hombres. Avión aislado haciendo capitular, en campo raso, a una guarnición entera.

Leyenda de las bestias también: Cada año venían, más numerosos, los pájaros emigrantes del norte, cigüeñas de Alsacia, cuervos negros de los campos de Francia, que, como nunca se había visto, se mezclaban con los cuervos de collar blanco de Africa. Son aquéllas, cigüeñas rebeldes. Y como decía la leyenda huyeron de la tierra de Francia ocupada por los alemanes.

Fueron hombres de intensa actividad. Por temperamento, los hombres del territorio del Tchad, y sobre todo los mearistas de los confines, habían sido en todo tiempo hombres activos. En aquel período, no solamente continuaron siéndolo, sino que su actividad creció todavía. La declaración de guerra de Italia a Francia les abría de súbito un inmenso campo de acción. En 1940, no soñaban sin duda que un día llevarían la guerra hasta Trípoli, pero desde aquella época, cuántas veces, antes de los ataques victoriosos, se habían detenido sus miradas ante los mapas colgados de las paredes de las casas de correo, sobre los nombres de "Mourzouk" Tedjere, Gatroun, sobre los Edeyen, y sobre las palmeras del Fezzan, mientras que en su cerebro

se agolpaban sin cesar estas preguntas: "¿Qué aspectos tendrán aquellos lugares? ¿Cuándo iremos a visitarlos?" Por temperamento también todos los llegados al Africa ecuatorial eran hombres activos. El signo más indiscutible de la actividad del hombre en tiempo de guerra, ¿no es efecto querer hacer la guerra, y hacerla? Muchos lo habían sacrificado todo a dicha actividad...: familia, tranquilidad, quietud en el atardecer de una vida bien aprovechada, situación brillante. Hombres del Tchad y hombres venidos al Tchad formaron en seguida una tropa homogénea, a pesar de la gran diversidad de orígenes. Su fe implacable, su actividad intensa, y como pronto vamos a ver, el signo del dolor y del sacrificio, bajo el cual el destino los había colocado, crearon entre ellos los lazos que hacen las buenas tropas.

Su actividad cuadruplicaba el número de las unidades del regimiento del Tchad y los aureolaba con la gloria de cinco campañas victoriosas en tres años: Eritrea en 1941, Koufra en 1941, Fezzan en 1942. Fezzan-Tripolitania en 1942-1943, y Túnez en 1943. Su actividad todo lo superaba. Alzábanse por todas partes en el país los talleres donde noche y día se reparaban los motores, los centros de reposo para los soldados heridos o agotados por las campañas del desierto, los campos, los círculos a los cuales se daban nombres de soldados caídos en campaña. Más de trescientos vehículos, en un mes, surcaban las pistas, donde, un año antes, el paso de tres vehículos constituía un éxito. En los ríos, las balsas por cientos descargaban la esencia

necesaria para los combates (1). Los campos de aviación prolongaban sus pistas. Se creaban nuevos campos. El de Fort-Lamy veía pasar 1.041 aviones en un mes (2). Su actividad rompía o reducía por lo menos a la más mínima expresión el formalismo administrativo. Habían hecho suyas estas palabras del mariscal Lyautey: "Y esto conforta también, porque se siente que si una revolución cualquiera rompiese las mallas de la red administrativa reglamentaria que nos mata, nuestra raza no habría terminado, y habría todavía días hermosos para ella." (Teniente coronel BUGNET: *El mariscal Lyautey*, p. 59.)

Y en esta actividad acrecida por todas partes, vivían aquellos hombres emociones intensas. Algunos de ellos, escapados de Francia en el momento del desastre, despertaban el entusiasmo a su llegada a Africa y daban noticias al mismo tiempo de su condenación por el gobierno, que se consideraba como legal. Los prisioneros, los vencidos, los evadidos de ayer, iban a llevar victoriosamente la guerra a más de 1.000 kilómetros en territorio enemigo.

---

(1) Durante el año 1942, en los meses de enero y febrero y de julio a diciembre se hizo por las balsas, solamente en el trayecto de Fort-Archambault a Fort-Lamy el transporte siguiente: 5.152.827 kilos de esencia, 385.610 kilos de aceites y grasas, 223.954 kilos de artículos diversos (sin comprender los balleneros transportados por avión). Antes de 1941, no se había ejecutado ningún transporte militar por balsas. Hacemos notar el gran interés de estos transportes por balsas. No solamente el transporte no costaba esencia, sino que las balsas o almadías de esencia eran utilizadas para transportar material de distinta naturaleza.

(2) Ver la página... movimiento aéreo de Fort-Lamy, para el año 1942.

En menos de dos años, los comandantes llegaban a generales. Las estrellas del general Leclerc, simple atributo tomado a los soldados italianos prisioneros, se vendían en Brazzaville, en medio del entusiasmo: ciento veinticinco mil francos para las obras de guerra.

	AVIONES QUE ATERRIZARON EN FORT-LAMY							
	R. A. F.	*BOAC*	*P. A. A.*	*Ejérc. E. U.*	*Diversos*	*Total*		*Total*
Enero . . .	176	32	18	„	4	230	527	757
Febrero . .	185	41	19	„	6	251	610	861
Marzo . . .	169	36	15	„	4	224	535	750
Abril . . .	158	38	19	„	5	220	570	790
Mayo . . .	219	33	38	„	4	294	715	1.009
Junio . . .	231	28	26	„	5	290	751	1.041
Julio . . .	196	36	32	28	4	296	664	960
Agosto . . .	185	31	24	25	5	270	593	863
Septiembre .	153	42	27	18	4	244	531	275
Octubre . .	188	23	30	15	6	272	572	844
Noviembre .	153	12	19	27	5	216	504	720
Diciembre .	102	16	28	40	11	197	372	569
					TOTALES .	3.004	6.944	9.948

NOTA. — Los movimientos de las formaciones aéreas francesas combatientes del Africa Ecuatorial francesa libre no se han llevado a estas cifras.

Este cuadro debe completarse, si ha de dar una exacta impresión del movimiento aéreo a través del Tchad, con las indicaciones siguientes:

1º Movimiento aéreo de Maidugouri a Ati y Djenene:
1 convoy de 7 cazas por día y 5 convoyes de bombarderos por semana.

2º De Maidugouri a Djenene:
5 bombarderos por día.

(Cifras aproximadas durante el año 1942.)

Eran también los soldados a quienes el dolor y la prueba, les azotaban la carne. La muerte, símbolo de la nada, símbolo de las actividades extinguidas, tomaba gran parte en aquellas actividades acrecidas. No se caía solamente en los combates. Se moría en las salas de hospital supercaldeadas. Se moría en las pistas, en los ríos. Se moría en los aviones que se estrellaban contra las malezas. Con la guerra que duraba, las jornadas se hacían muy largas y los órganismos se agotaban (1). Fort-Lamy, en una semana, veía morir a ocho blancos. Cantidad mayor que la que moría en dos años enteros antes de la decisión de honor del 26 de agosto (2). Los hijos pagaban con la vida la voluntad de sus padres de formar en el partido de la lucha.

Sus almas se afligían. Como si aquellos muertos de Africa no fuesen suficientes todavía para llevar el dolor y marcar el sacrificio, se añadía a ello el anuncio de las muertes

---

(1) En junio de 1943, algunos oficiales y suboficiales del cuadro colonial llevan ya tres años y nueve meses de servicio. Son éstos los llegados a Africa en septiembre de 1939 con el segundo relevo, pero el conjunto de este cuadro tiene antigüedad de cinco o seis años, dada la supresión casi total de repatriaciones en 1938-39.

El personal civil movilizado se encuentra poco más o menos en el mismo caso.

El cuadro llegado de Inglatera y de todas las partes del mundo tiene, en conjunto, entre dos y tres años de servicios. Estas jornadas muy largas han hecho necesaria la creación de centros de reposo. Koumden y Bribi en el Cameroun, Bouar en Oubangui. Además, desde 1941, los militares más fatigados son llevados a El Cabo. Cierto número de militares del Tchad y sus familias van también a Jos (Nigeria) donde reciben de los británicos una perfecta acogida.

(2) Y sin embargo, la guarnición de Fort-Lamy no aumentó sensiblemente. Es en los confines donde los soldados hacían guardia. Largeau, de 20 europeos en 1939, pasaba a 340 en 1942.

de Francia que la censura sobre todo dejaba llegar a los rebeldes. Las condenaciones que en cierto número caían sobre ellos no podían conmoverles, porque no ponían en duda que se encontraban en el camino recto. Pero algunos recibían de Francia cartas que les criticaban, lo que constituía para ellos un intenso dolor. Su unión era tan íntima que sufrían todos con semejantes cartas y de esa manera se endulzaba el dolor de quienes las recibían. Pero cuanto más tiempo pasaba, venían más cartas de Francia aprobatorias de su conducta.

Su fe, ellos lo sabían bien desde el primer día, tenía en Francia sus adeptos, cuyo número crecían de día en día al recibirse las noticias de sus victorias y sus sacrificios en tierra africana.

* * *

El dolor, la muerte, llamaban más rudamente a las bestias. Los camellos, los bueyes agotados, morían en mayor número que nunca a lo largo de las pistas. Sus esqueletos desecados, y muy tarde las osamentas blancas, marcaban por muy numerosos años los lugares de agonía (1).

Los suyos

En todos los lugares se proclamaba su fe. En el patio del correo, de los carabineros de Umm El Araneb, leíanse

(1) De cien bueyes salidos de Kanem para el abastecimiento de carne fresca para las tropas de los confines, solamente diez llegaron vivos a Largeau. Para alimentar con carne en cecina a las tropas de operaciones del Fezzan-Tripolitania 1942-1943, fué preciso sacrificar 5.000 bueyes — un buey no da sino alrededor de quince a veinte kilos de carne en cecina.

en las paredes, en grandes caracteres: Credere, Obedire, Combatere.

Las tarjetas postales militares italianas encontradas por centenares en los puestos conquistados llevaban todas ellas divisas de victoria: "Volonta di vittoria, Mussolini. Vinceremo! Mussolini". La insignia de la Sahariana de Rhat representaba un león rugiente con esta inscripción: "Hic sunt leones." Ni una inscripción de victoria, ni una insignia celebrando la valentía de nuestros viejos Bedford de los cuales algunos habían hecho la campaña de Noruega e hicieron lo de Koufra en 1941, la de Fezzan en 1942, la de Fezzan-Tripolitania en 1942-1943 y hasta la de Túnez en 1943.

Nuestros pelotones de descubierta y de combate y nuestras escuadrillas llevaban nombres de provincias o de ciudades. Alsacia, es el pelotón de descubierta y combate del teniente Eggenspiller; Rennes es la escuadrilla de Lysanders del capitán Finance; Nantes es la escuadrilla de los Glenn y de los Blenheim del capitán Mahe. Estos sencillos nombres de ciudades y de provincias dicen sin duda derrota más que victoria, porque esas ciudades y esas provincias las hemos perdido nosotros, porque el enemigo manda en ellas y martiriza a nuestros hermanos. Pero, ¡cuánta fe interior profunda y violenta en la hora de la liberación, contienen estas simples palabras: ¡Alsacia, Rennes, Nantes!

Gentes de Alsacia, de Rennes, de Nantes, en vuestro nombre pusimos en fuga al enemigo.

* * *

Así, en cada uno de los campos la fe estaba hecha a imagen de los hombres. La nuestra era profunda. Sólo la

muerte la rompía en el hombre. Todos la llevaban en sí mismos. La de ellos ,a pesar de tan numerosas afirmaciones exteriores, sólo en el corazón de unos pocos había penetrado.

Dos jóvenes soldados italianos de veinte años mueren una noche en el combate de Hammira, sin haber querido dar una sola noticia, sin demostrar el más mínimo desfallecimiento. Estos tenían fe, verdadera fe. Pero, ¿tenían fe en su causa, o más exactamente en la causa de Alemania, aquéllos que daban a nuestros oficiales todas las informaciones pedidas y nos invitaban a ir a pasar algunos días a sus casas, en Padua o en Nápoles, después de la guerra?

* * *

En nuestro campo, la fe nos unía a todos, indígenas o blancos. Antes de la salida de las columnas para el Fezzan-Tripolitania, en diciembre de 1942, en Bardai, un cabo Sara, que había llevado brillantemente a sus hombres al combate en el curso de las operaciones anteriores de 1941-1942, decía a los jóvenes tiradores de su grupo, en el momento en que, gravemente herido por accidentes, era evacuado por avión: "Vosotros haréis bien la guerra, ¿no es así?"

Junto al capitán de Abzac, mortalmente herido en el ataque de los Djebels, un goumier vela. Es su goumier preferido. Se siente en él toda una voluntad en tensión para tratar de encontrar un poco de esperanza de que la muerte no es cierta, de que el capitán vivirá. El no abandonará a su capitán. En la ambulancia automóvil americana, donde, moribundo, el capitán d'Abzac es instalado, el goumier

permanece siempre. El capitán d'Abzac sucumbe al ser transportado en automóvil y es enterrado al borde de la pista. Durante largo tiempo el goumier permanece abatido, silencioso, cerca del sencillo montículo que señala el lugar donde reposa el capitán d'Abzac.

Nada semejante a esto en el campo enemigo. En Umm El Araneb, durante el sitio, en los días 3 y 4 de enero de 1943, un graduado indígena italiano, hecho prisionero, nos permite con sus indicaciones precisas, regular nuestro tiro sobre la casa capitana. La casa de su capitán. Manifiesta satisfacción muy viva cuando un obus acierta bien en el blanco.

En el curso de la campaña de 1942-1943, ni un sólo oficial, ni un sólo suboficial se ocupa de los indígenas que caen prisioneros con ellos.

* * *

Tampoco fueron activos en el terreno estrictamente militar. Ni una sola vez llevaron la guerra al territorio francés, ni siquiera sobre nuestros confines extremos en los cuales les había dado el armisticio derechos de control.

Y sin embargo, dos épocas parecen haber sido particularmente favorables para las acciones de ese género.

En primer lugar, en 1940, cuando se rehusó la aceptación del armisticio. Su superioridad material era entonces cierta. Superioridad aérea, no sólo por el número de aparatos, sino por el excelente empleo que se hizo de ellos combinados con las unidades mearistas y compañías automovilistas del Sahara. El estudio de las operaciones, en particular en el momento de Koufra, nos dará buenos

ejemplos de dicha superioridad. Superioridad de medios terrestres motorizados. Tres saharianas son equipadas y entrenadas desde 1937 en la región del Fezzan. Los vehículos son del tijo S. P. A., vehículos con ruedas de gran diámetro, no muy rápidos, pero que pasan por todas partes. Desde aquella época, la composición de una compañía auto sahariana era la siguiente: un pelotón mearista, un pelotón auto-sahariano (auto-camiones de transporte, automóviles blindados), una sección de aviación de tres aparatos, un pelotón fezanés a pie.

En nuestro campo, hasta 1939 no se intentó sino un tímido ensayo de motorización (1).

Fué después al comienzo del segundo semestre de 1942, en el momento del avance alemán hacia el valle del Nilo. También entonces fué favorable la ocasión para una acción ofensiva ítalo-alemana sobre los confines del Tchad. Las unidades alemanas llegan en esta época a reforzar el Fezzan. Los franceses, como lo veremos más tarde, tomaron inmediatamente medidas serias para hacer frente a un ataque eventual.

En el terreno de la actividad militar, bajo "su forma intelectual", sufrieron con frecuencia desfallecimientos. Y esa forma comprende un vasto dominio: estudio de las operaciones..., enseñanzas..., realizaciones...; como consecuencia de dichas enseñanzas.

---

(1) Ver documentos anejos: *La motorización en el Tchad en 1939-1940.*

Los raids de Mourzouck-Koufra no les hacen despertarse a los jefes militares del Fezzan. Nada cambia en las disposiciones de defensa de los puestos después de aquellas operaciones. Los documentos, encontrados en el Fezzan a principios de 1942, prueban que el comandante militar italiano consideraba entonces imposible una operación francesa ofensiva contra el Fezzan. La caída de Koufra nada les enseñó.

* * *

Las operaciones del Fezzan de febrero y marzo de 1942 son, para los italianos, una verdadera sorpresa. Ha sido hecha la prueba de que los franceses pueden venir al Fezzan. Lo que ayer era considerado como imposible, se ha hecho realidad y es de toda evidencia que los franceses volverán. El comando italiano destaca esta vez de ello una justa enseñanza: el tipo de los puestos del Fezzan, puestos de género blockhaus de 100 a 200 metros de lado, no se presta a la defensa. Es preciso organizar, en las posiciones elegidas, vastos puntos de apoyo provistos de numerosas armas automáticas y cañones. Pero la debilidad y la falta de actividad de la defensa móvil cuya gran importancia parece haberse ocultado al comando italiano, harán ineficaces dichas medidas.

* * *

Koufra capitula el día 1º de marzo de 1941 al amanecer; Gatroun capitula el día 28 de febrero de 1942, a las 16.30 horas y Tedjere el día 1º de marzo por la mañana. El enemigo sacó de ello la conclusión de que nuestro ataque de 1943 se realizaría también en febrero-marzo. Como se

produjo con más de dos meses de antelación, a fines de diciembre de 1942, nuestro ataque sorprendió al enemigo. Es un nuevo caso de desfallecimiento de la actividad militar en su forma intelectual; el avance británico hacia Trípoli es un acontecimiento que debía obligatoriamente tener repercusión en los territorios del Fezzan.

* * *

La actividad, en sus relaciones desde el punto de vista general, no da lugar sino a algunas observaciones. Es, primeramente, el interés considerable concedido a la formación de la juventud indígena, en el sentido del fascismo, de la grandeza del imperio italiano. Se hizo un esfuerzo muy serio en el terreno de la instrucción de los indígenas. La enseñanza por la imagen se realizó de manera perfecta. Los simples cuadernos de clase llevan, en la cubierta ilustraciones de propaganda de feliz elección; la aviación italiana ocupa allí un gran lugar. Los libros de clase, para los indígenas, son absolutamente notables. El señor administrador Lami ha hecho una elección de ellos para la documentación de nuestro gobierno general y de nuestra dirección de la enseñanza. Tenemos ahí un ejemplo a seguir. Las escuelas están bien construídas. Los cientos de cuadernos de indígenas encontrados en los diferentes puestos, en particular en Brack, indican que la enseñanza del italiano se realizaba allí en forma muy satisfactoria. Las instalaciones militares de Koufra, Sebah y Brack, eran perfectas (1).

---

diarios de hielo. Presa de guerra, es utilizada por nuestra guarnición.

No es sin duda conveniente dar a los militares, cuya existencia, por principio, debe ser dura, hábitos de lujo, pero hay un mínimum de comodidades más abajo del cual hemos estado con frecuencia. Cuando no se alcanza ese mínimum, el resultado se traduce en pérdidas de vidas humanas y en taras individuales físicas y morales que hubieran podido evitarse. En eso también tenemos nosotros, en cierta medida, un ejemplo que seguir.

* * *

No eran ellos los soldados del dolor y de la prueba. En pocos días, iban a Nápoles, a Roma y a Padua, pero volvían a salir para Africa menos fuertes, menos seguros del éxito, terriblemente disminuídos a veces en su valor guerrero. La metrópoli, por correos regulares, les enviaba mil frivolidades. Los equipajes de los prisioneros contenían en abundancia jaboncillos y perfumes variados. En la cantina de un comandante de posición fortificada se encontraron más de una treintena. Ante aquellas frivolidades, ante las cartas y los cuadernos de canciones de amor esparcidos por todas partes, ante las fotos de mujeres dejadas en huídas precipitadas, en el fondo de los cajones o sobre los estantes de los despachos, nuestros hombres que desde hacía años estaban sin noticias de la patria, se sonreían. ¿No es una traición a una mujer la de abandonar su imagen al enemigo?

Frente a los vencedores, de rostros quemados, de labios sangrantes y agrietados, de uniformes viejos con detalles

---

de Largeau en 1942 y puesta después a disposición de la población de Fort-Lamy, desde 1943.

algunas veces extraños, de kepis hechos con pieles de animales o con chechías de tiradores recubiertas con tela caki con decoraciones pintadas en tiras estrechas de hoja de lata para reemplazar las cintas que no existían, frente a todo esto decimos, aparecían los vencidos perfumados, engominados, elegantemente equipados que, además de rendirse, se formaban y desfilaban en silencio. Las pruebas y el dolor erguían a los nuestros muy altos frente a sus adversarios. Como esas agujas rocosas que saliendo de la arena rectas como las catedrales dominan, altivas, las dunas que se extienden a lo largo de sus horizontes.

* * *

No era aquélla solamente una victoria francesa contra Italia, una victoria de revancha de la traición de junio de 1940, era, la vieja ley de todos los tiempos, el triunfo de la prueba del dolor sobre la vida fácil, sobre la vida con sus alegrías humanas. Esto es lo que quedaba patente cuando aquellos hombres, vencedores y vencidos se encontraban cara a cara, después de cesar los combates. Rostros, gestos y cosas, porque los rostros, los gestos y las cosas de cada uno estaban hechos a su propia imagen.

UNA OJEADA SOBRE LA GUERRA SAHARIANA

Su guerra era un largo asalto

Un asalto a través de las dunas, los sérir rojos, los sérir negros, las cubetas de fech-fech, tierra podrida en la cual una jornada de esfuerzos no les permitía avanzar algunas veces más que algunos kilómetros, a través de los espejismos que parecían salir de la tierra y desaparecían súbitamente para surgir de nuevo más lejos. El agua real, el agua viva, pero no más bella sin embargo que aquella agua de los espejismos, no habían de verla en todo su esplendor, extendida sobre todo el horizonte, sino el día de la última etapa de este asalto, cuando sus columnas victoriosas surgieran sobre el Mediterráneo.

Un asalto que contrastaba vivamente con los que conocieron los antiguos, en los campos de batalla del Artois de la Champaña, de Verdún. El de ayer, corto, brutal a través de los terrenos derrumbados, erizados de rocas afiladas. El de hoy, largo, metódico, a través de los espacios infinitos. Sin embargo, dos palabras de los combates de antaño volvían frecuentemente a nuestros labios: ¿sigue esto? No se dirigían ya hoy al hombre vacilante de las largas cadenas humanas que va todo a lo largo de los ramales del frente, sino a los equipos penando allá lejos en la arena de los

horizontes desbordados. Un asalto hacia un enemigo que no veían, pero cuya aparición en el horizonte acechaban sin cesar, como el marino acecha a lo lejos la visión de una escuadra enemiga. La orden era entonces de lanzarse a su persecución, y de tratar, con la maniobra, de cortarle el camino, su camino a través del mar de arena, mientras que los tiradores hacían funcionar nuestras armas.

* * *

Su guerra era así, en esa forma, mucho más una guerra marina que terrestre y nunca más que en aquellos días las marsoplas merecieron las anclas de sus cuellos y de sus cascos. Como escuadras, con las señales de banderines de color diversamente enarbolados por los jefes, los grupos motorizados se alargaban en columnas o súbitamente estallaban en batalla. Como las escuadras, en las horas peligrosas del día, por razón del vuelo de aviones enemigos, procedían a alinearse en las gargantas de los macizos rocosos que se extienden desde el Tibesti hasta el Fezzan. Como las escuadras, después de semanas de intervalo, se encontraban de nuevo en los lugares precisos del desierto, cuidadosamente determinados, como se encuentran los navíos en el océano. Como las escuadras se detenían, a continuación de las largas etapas y de los combates. En los días de viento, la arena brotaba en lo alto de las dunas, como brota la espuma en la cresta de las olas, y, en el aire obscurecido, los vehículos se perdían de vista como navíos en la tempertad. Bajo el ataque enemigo, cuando uno de sus vehículos era alcanzado, una alta columna de humo negro anunciaba a lo lejos su pérdida, como se anuncia en el

mar la de una unidad alcanzada. Algunas veces, a la noche, bajo una brisa ligera, un largo y triste murmullo subía de las arenas. "Escucha, escucha, es el desierto que añora los tiempos en que era una verde pradera" — dice el hombre del Sahara.

* * *

Cuando más sube hacia el Norte el largo asalto, más se marcan los signos que nos acercan a Francia. El cielo, las nubes toman el aspecto de los de nuestro país. Los crepúsculos se alargan. En Brack, al otro día de la conquista del Fezzan los aguzanieves, los verderones parecidos a los de Francia, se levantaban de las marismas.

* * *

Por su amplitud, este largo asalto evoca el recuerdo del muy largo esfuerzo de los antiguos que, a través de los continentes crearon el Imperio. Gracias al motor que "en su breve envoltura concentra una fuerza inmensa" (Charles De Gaulle: *Hacia el Ejército profesional*), nuestras tropas cubren hoy, en algunas semanas, cortadas por breves combates, distancias que a los antiguos exigían años de esfuerzos y sacrificios. El comandante Lami cae en Kousseri el 22 de abril de 1900, el capitán Maignan cae en Galaka, a 1.000 kilómetros aproximadamente más al Norte, el 27 de noviembre de 1913. Trece años de esfuerzos, de sacrificios, de continuos compromisos entre ambas fechas. Hoy, el avión, en 3 horas, la columna motorizada en dos semanas unen estos lugares de heroísmos y en las operaciones saharianas que vamos a estudiar, la acción de las tropas

de combate hacia adelante se hará en tiempo sensiblemente muy corto para semejantes distancias. Uig El Kebir es alcanzado el 23 de diciembre de 1942, seis días después de la salida de Zouar; Umm El Araneb, acometido el 1º de enero de 1943, capitula el día 4 del mismo mes; Brack es ocupado el 6 de enero; Schiuref es tomado el 11 de enero y hay unos 500 kilómetros de Zouar a Uigh, 250 kilómetros de Uigh a Umm El Araneb, 320 kilómetros de Umm El Araneb a Brack, 380 kilómetros de Brack a Shiuref.

Advertimos, entonces, que el muy largo esfuerzo de los antiguos ha sido infinitamente más duro que el asalto de hoy. Así crece en nosotros la admiración hacia aquellos antiguos y se impone el imperioso deber de ser dignos de ellos, de guardar intacto el imperio fundado a costa de tantos sacrificios.

El espíritu de equipo

El equipo era en esta guerra la célula misma de combate. El general Leclerc insistirá con frecuencia sobre este punto. El valor de un coche, es el valor de su equipo; la acción de un coche puede ser decisiva.

* * *

La vida por equipos va a crear entre los hombres un verdadero espíritu de equipo. Ayer los soldados de infantería de la escuadra, como hoy los del grupo, estaban unidos por lazos numerosos, pero en el ataque, en la batalla, cada hombre recobraba su individualidad siguiendo su papel

hasta en la acción, granadero, fusilero-ametrallador. Había expansión en el terreno. Aquí el hombre está atado a la máquina en la mayor parte de las situaciones de guerra. Toda la célula de combate se encuentra encerrada en unos pocos metros. Todo lo que permite su existencia, su papel de guerra está confundido entre los hombres, como el agua, los víveres, la esencia y las municiones. El espíritu de equipo, fuerza moral de la batalla moderna, vive de una manera semejante en el aviador, en el marino, en el combatiente del tanque, en la caballería y en la infantería motorizadas.

* * *

Nuestros hombres vivirán en equipo durante años enteros. Por equipos se comprometieron en Koufra los días 18 y 19 de febrero de 1941 contra la "Sahariana di Cufra", y por equipos pasaron revista después desfilando ante el general De Gaulle, en Largeau, en septiembre de 1942; por equipos se aventuraron en el desfiladero del Zouarke en diciembre de 1942, al partir para la conquista del Fezzan; por equipos, en fin, entraron en Trípoli. Escalonada en tiempos tan largos a través de acontecimientos tan salientes que ofrecen tan poco esplendor moral como las regiones saharianas, tal vida de equipo tendrá como resultado el exaltar el espíritu hasta el más alto grado. Sin duda las pérdidas de los combates, las pérdidas causadas por las enfermedades traerán cambios en la composición de los equipos, pero no cambiarán el espíritu de dichos equipos. El recién venido templa allí su fe, aporta con frecuencia una nueva fuerza. Tres grandes rasgos caracte-

rizan nuestro espíritu de equipo: una unión íntima entre los hombres que contrasta con el egoísmo tan frecuente en las grandes ciudades de la metrópoli; una voluntad fiera de combate y de victoria, y un sentimiento profundo e indiscutible de encontrarse en el camino recto. Este espíritu se matiza según los equipos. Los hay alegres siempre, otros son violentos y otros impasibles.

El equipo muere un día de batalla, y esa es la suerte también de los equipos de aviadores, de marinos y de carros de combate. En nuestras operaciones saharianas muere a veces de la larga agonía de la muerte en las arenas; así ocurrió con aquel equipo del Cameroun perdido entre Koro-Toro y Zouar y que no fué encontrado sino después de quince días de trabajos de búsqueda. Junto a los cadáveres desecados, un papel emborronado a lápiz contenía estas palabras: "Si no venís en el plazo de dos días, estaremos muertos. ¡Viva Francia!" Aquellos cameroneses, gentes de un país donde el agua se encuentra en todas partes, en el aire, en el suelo, sobre el suelo, gentes de grandes bosques donde el camino está trazado entre árboles, murieron en equipo en el árido desierto.

KOUFRA

1940-1941

Voluntad de base

Características de esta operación

Motivo de elección de Koufra

La voluntad que caracteriza a la base de Koufra es, como ya lo hemos dicho en nuestro prólogo, la de mantener a Francia en guerra, la de materializar la mística de la Francia combatiente. Un espeso velo de luto se extendía entonces sobre Francia. Koufra, a la cual ligamos íntimamente Mourzouck, es el haz de luz que súbitamente traspasa ese velo. Ciertamente, los franceses se batieron heroica y victoriosamente antes de Koufra. Nuestros aviadores se baten en los aires desde julio de 1940 y las tropas venidas de Siria se han comprometido, desde diciembre de 1940, en Sidi Barani, en Bardia y en Tobrouck.

Pero Koufra es el primer acto ofensivo victorioso realizado contra el enemigo por fuerzas francesas que parten de territorio francés a las órdenes de un mando únicamente francés.

* * *

Lo que caracteriza en primer lugar a Koufra, es el tiempo mínimo de preparación: el 16 de diciembre de 1940, cuan-

do el coronel Leclerc llega a Largueau, ninguna decisión había sido tomada respecto a una acción sobre Koufra, ni se había realizado ningún preparativo. El coronel Leclerc pide aquel día, al comandante Hous, que mandaba el Grupo III, que estudie dos operaciones: una sobre Koufra y la otra sobre Aouenat.

El 6 de enero de 1941, el teniente coronel d'Ornano escribe a Kayougue: "Para Koufra: antes de hacer la operación, el mayor Clayton pide con insistencia un enlace entre los coroneles Leclerc y Bagnold y una inteligencia entre esos dos oficiales. Insiste muy particularmente respecto a que no se emprenda ninguna operación sin llenar aquel requisito. El estado mayor del Cairo proyectaría ya las operaciones sobre Koufra."

* * *

Aquel tiempo mínimo de preparación, impuesto por los acontecimientos, provoca una extremada rapidez en todas las decisiones y actos de los ejecutantes. El coronel Leclerc toma el mando en Fort-Lamy, el 2 de diciembre de 1940. El 13 de diciembre, parte para el Norte. El 18 está en Largeau, después de haber pasado por Zouar, y da sus órdenes al comandante Hous para un reconocimiento hacia el pozo de Sarra. El 28 de diciembre, el coronel Leclerc está en Ounianga, después de haber hecho una rápida parada en Fort-Lamy para esperar al comandante Hous a la vuelta del reconocimiento. El 2 de enero, está en Fort-Lamy donde da instrucciones para el raid sobre Mourzouck.

El 16 de enero, el coronel Leclerc está de regreso en Largeau. En la noche del 7 de febrero, a la cabeza de

un destacamento de reconocimiento, está en contacto con Koufra. Terminado este reconocimiento, llega al pozo de Sarra el 9 de febrero e inmediatamente sale de allí en avión para Largeau, desde donde da órdenes, en cuanto llega, para la acción que ha de conquistar Koufra.

La sección de transporte de la Legión deja Fort-Lamy el 4 de enero, está en Largeau el 13 de enero, y en Ounianga el 26 de enero de 1941.

El coronel Leclerc escribe el 16 de enero, de Largeau, en cuanto llega en avión, a su jefe de estado mayor, el capitán de Guillebon a Fort-Lamy (carta que inmediatamente sale en avión para Fort-Lamy): "Necesitamos más camiones. Un primer grupo de cuatro puede llegar por D...; ésta es la razón por la cual le escribo por avión. Encuentre usted otros diez camiones y envíelos a la mayor brevedad posible."

* * *

Esta extrema rapidez en los actos y decisiones de los combatientes aparece en las notas de guerra, en los carnets de campaña. Aquellas frases se reproducen constantemente en todos los que he podido consultar: "De prisa al trabajo. No hay que perder ni un instante..." Es una especie de impaciencia general. Inconscientemente los ejecutantes sienten la necesidad de ir de prisa. La impaciencia de Francia les oprime. Las ocasiones de victoria son fugitivas. Koufra debe ser una victoria francesa, no debe escapársenos.

Lo que caracteriza igualmente a Koufra es la inferioridad de nuestro armamento frente al enemigo. En su in-

forme de operaciones, el coronel Leclerc escribe: "Como hace diez meses en Francia, la inferioridad de nuestro armamento, frente al enemigo, ha sido flagrante y grave. El 18 y el 19 de febrero, nuestro destacamento motorizado encontraba la compañía sahariana italiana. Esta disponía de varias ametralladoras de 20 milímetros, montadas sobre coches y que disparaban con bala trazadora y explosiva; ametralladoras de 12 milímetros 7 que disparaban también bala trazadora y explosiva; numerosas armas automáticas en perfecto funcionamiento. Por nuestra parte, la casi totalidad de las F.M. 29 no ha funcionado, pues son dichas armas demasiado delicadas por muchas precauciones con que se las trate (frecuentes desmontamientos y limpiezas completas tuvieron lugar en pleno combate). Una parte de las ametralladoras Hotchkiss, cuya cadencia es por otra parte insuficiente, funcionó mal como consecuencia del conocido desgaste de ese material. Los dos cañones del 37, montados sobre dispositivos fortuitos, disponían de un campo de tiro demasiado reducido. Se hace sentir mucho la ausencia de ametralladoras de grueso calibre. En fin, la utilización de las balas trazadoras en los combates constituye una ventaja cierta, pues permite regular eficazmente el tiro y produce un serio efecto moral."

* * *

¿Motivos de elección de Koufra?

En primer lugar la calidad de su conquista. ¿No había dicho Mussolini que Koufra era el símbolo del poderío africano de Italia? Por otra parte, nosotros ya habíamos insistido respecto a la importancia de esta plaza. Koufra,

sin duda ninguna, es de calidad superior a El Aouenat que será considera también como objetivo. Además Koufra, es un puesto solo, según la expresión del coronel Leclerc. Es esta una ventaja, porque la conquista de un puesto sólo es empresa más apropiada a nuestros medios del momento que la conquista de una región entera. En fin, la situación general, éxitos británicos de esta época en Libia y también en Eritrea, hace mucho más indicada una operación sobre Koufra que sobre un puesto del Fezzan. Hagamos notar que una conquista en el Fezzan no hubiera podido ser mantenida, mientras que, por el contrario, Koufra va a ser adquirida definitivamente.

Antes de la entrada en acción de las tropas de operaciones sobre Koufra

2 de diciembre de 1940 - 15 de enero de 1941 [1]

TOMA DE MANDO DEL CORONEL LECLERC

(2 de diciembre de 1940)

El coronel Leclerc toma el mando militar del Tchad y el mando del regimiento de tiradores senegaleses del Tchad el 2 de diciembre de 1940. Viene del Cameroun donde ha dejado una pena general. No ha dejado de sentir él una profunda emoción. Algunos meses antes, en plena noche, por sorpresa y de incógnito, bajo una lluvia torrencial, desembarcó allí de una mediocre piragua de pesca con algunos fieles. Y al día siguiente, era, en nombre del general De Gaulle el jefe civil y militar del Cameroun Francés Libre entero. El mando que toma el 2 de diciembre en Fort-Lamy es un mando más modesto al

---

[1] Ver el mapa general de las operaciones.

parecer que el que acaba de dejar. Se siente feliz por razón de este mando nuevo y quiere afirmárnoslo en su orden de toma de mando del 3 de diciembre de 1940:

"El General De Gaulle me ha dado la orden de tomar el mando militar del Tchad y el de R. T. S. T. Me siento feliz por ello: en primer lugar porque el Tchad es el primer territorio francés que se ha negado a aceptar la esclavitud alemana; después, porque las tradiciones de sus tropas son bien conocidas; en fin, porque toca con la Libia y el Niger, lo que basta para demostrar su importancia. Perseguiremos juntos un solo objetivo: mejorar el valor combativo de nuestras unidades, con método, paciencia y disciplina, dispuestos tanto a defendernos como a atacar, a las órdenes del general De Gaulle."

* * *

Al mismo tiempo que dirigía a las tropas del Tchad esta orden de toma de mando, se preocupaba el coronel Leclerc de expresarles sus concepciones de mando. Las reproduciremos porque tienen su valor, sobre todo desde el punto de vista psicológico, para el estudio de las operaciones que siguen: "Yo sé que es inútil reclamar a las tropas del Tchad más fanatismo o más decisión. Pueden estar tranquilas :todo lo que pueda ser intentado desde el punto de vista de combatir, lo será. Por otra parte, más que en ningún otro sitio serán nulos los resultados si los diferentes escalones no mandan sino por el papel o esperan, para obrar, a recibir una orden o un escrito. Pido a todos que solucionen las dificultades cotidianas en el cuadro y el espíritu de la misión recibida, que provoquen las

órdenes necesarias señalando a la autoridad superior los errores u omisiones. La instrucción y el entrenamiento de los cuadros y de los hombres deben ser acometidos sin cesar en el sentido de maniobra y ofensiva. Bajo el fuego, los hombres adquieren rápidamente los reflejos de utilización del terreno y de camuflage, pero mucho menos el de la maniobra y la progresión. Es esencial, sobre todo, no caer en parálisis general, desde el momento en que aparece un avión. Esta falta ha sido una de las causas principales de nuestros desastres en Francia". Y termina así:

"En cuanto a nosotros, cualesquiera que sean las dificultades y las fatigas encontradas, jamás debemos ceder al desánimo si recordamos aquellas palabras que me decía hace seis meses, un teniente coronel alemán: "Después de la victoria nos las arreglaremos en forma de que Francia no pueda nunca volver a comenzar la guerra."

Salida del coronel Leclerc hacia el Norte
(13 de diciembre de 1940)

Reconocimiento del comandante Hous en dirección del Pozo de Sarra y primeras misiones aéreas
(25-31 de diciembre de 1940)

El coronel Leclerc sale de Fort-Lamy el 13 de diciembre y el 16 está en Largeau. Allí pide al comandante Hous, que manda el grupo III, que estudie dos operaciones: una sobre Koufra, la otra sobre Aouenat. Estos estudios

deberán serle remitidos a su regreso de Zouar. El 17, está en Zouar y da órdenes para un reconocimiento ofensivo sobre Tedjere. Estudiaremos esta acción a su debido tiempo. El 18, está de regreso en Largeau con el teniente coronel d'Ornano. Precisa al comandante Hous (después del examen de los estudios de operaciones sobre Koufra y Aouenat) las condiciones por las cuales habrá de ejecutar un reconocimiento en dirección del pozo de Sarra: "El comandante Hous deberá recenocer la pista Ounianga-Sarra hasta la frontera solamente. No deberá dirigirse al pozo de Sarra y deberá evitar todo encuentro con los italianos. Tendrá que dar cuenta de su misión el 28 de diciembre en Ounianga donde se encontrará el coronel Leclerc" (orden verbal).

El reconocimiento Hous (comandante Hous, teniente Combes, médico teniente Le Gall, un break de caza y un camión) deja a Largeau el 23 de diciembre de 1940, llega a Ounianga el 24, y, después de la inspección del puesto, vuelve a partir el 25 por la tarde para Tekro con el teniente Gourgout, como pasajero suplementario, encargado de hacer el relevo de itinerario.

He aquí algunas observaciones hechas por el comanlante del reconocimiento: la pista rodea el lago Yoa por el Este. Trayecto corto (96 kilómetros), pero dunas bastante difíciles de franquear en la última parte del recorrido (los 20 últimos kilómetros). Para por la noche en Tekro. Puesto tenido por un grupo de combate. 26 de diciembre: salida a las 6. Algunos tiradores de F.M. son llevados en camión.

A la salida de Tekro, subida al acantilado bastante difícil. El paso de la columna, por este paraje, será muy duro, pero no hay otra solución. A media cuesta, se encuentran las iniciales del general Husson que había venido hasta aquí en el mes de febrero de 1940 y que señaló su paso con sus iniciales trazadas en la arena con guijarros. Cinco kilómetros después de la salida, se alcanza el alto del acantilado (hora y media para hacer 5 kilómetros). A continuación, terreno excelente para los coches, a condición de desviarse ligeramente al este. Se dejan algunos acantilados al oeste y se llega a la roqueda de Tomma (70 kilómetros aproximadamente de Tekro). Es ésta una especie de montículo rocoso de unos 10 metros de alto, destacado completamente de un acantilado que se encuentra al este. En la cumbre existe una baliza hecha por el teniente Garbit. En esa baliza hay un pequeño escondite que contiene un bote de conservas. En ese bote ha colocado el teniente Garbit las coordenadas astronómicas del lugar. Aquel papel había sido llevado a principios de 1940 por los italianos que pusieron en su lugar otro con distintas coordenadas. El general Husson hizo que se le remitiera un papel con las coordenadas Garbit y su orden fué cumplida. En este papel aparecía marcada con lápiz la fecha de paso de una patrulla inglesa del desierto, venida de El Cairo y que había descendido hasta Tekro algún tiempo antes.

El comandante Hous inscribe igualmente la fecha de su paso.

Continuando hacia el norte, el reconocimiento llega, después de una veintena de kilómetros, al árbol señalado

igualmente por el teniente Garbit. "En aquel momento se entra en el Jef-Jef. El Jef-Jef, precisa el comandante del reconocimiento, es una meseta atravesada por vallecitos, sembrada de guijarros negros muy cerrados que parecen haber sido plantados individualmente. Es preciso bordear para pasar y poner mucha atención en la altura de los guijarros, para no romper el carter o destruir el puente trasero. La velocidad de los coches queda considerablemente reducida. Aquello dura 20 o 25 kilómetros."

Hacia las doce y media del día, llega el reconocimiento al borde del Jef-Jef. El guía hace detener los coches, porque se figura que ha dejado la roca negra a la derecha. Parte para cerciorarse. La roca negra es un montículo un poco más alto que sus vecinos; se ve maravillosamente viniendo del norte, pero es casi invisible cuando se viene del sur. Fué en ese lugar donde los italianos, como consecuencia de los acuerdos de Roma de 1935, decidieron construir el pozo Bir Balbo y crear un puesto tal como antes lo hemos dicho. (El diferendo franco-italiano.) Se ven, en aquel lugar, los bidones de 200 litros que se transportaron para hacer el enjofrado de los pozos. Muy cerca de allí, un pequeño cerrado mearista rodeado de tapia. Es éste el emplazamiento ocupado por un grupo nómada de Elnnedi (G. N. E.) a las órdenes del teniente Garbit en 1939.

Un bote parecido al encontrado en la roca de Tomma existe en la tapia con el punto astronómico de la roca calculado por el teniente Garbit. El guía, regresando un cuarto de hora más tarde, nos conduce a la roca negra que ha vuelto a encontrar sin gran dificultad. Desde aquel

punto se descubre el desierto hacia el norte hasta perderse la vista. El comandante Hous decide clavar un piquete para ver si el suelo es a propósito para pasar automóviles. No hay ninguna duda: todos los coches pueden rodar a la velocidad máxima. Según el guía, el terreno es semejante hasta Sarra y aún más allá. Cumplida la misión de reconocimiento, se emprende el regreso, llegando a Tekro por la noche y al día siguiente por la mañana, el 26 de diciembre de 1940, se encuentra en Ounianga.

El 28, hacia el mediodía, en pleno viento de arena, ruídos de motores. Es el coronel Leclerc que llega por Blenheim, fiel a la cita. Los dos aviones Blenheim, hace notar el comandante Hous, hacen un enorme efecto en las tropas porque todavía no habían visto aviones modernos. Los aviones aterrizan sin incidente a pesar del viento de arena (1). El 28 por la tarde y la mañana del 29 de diciembre se dedican al estudio de las posibilidades y de las condiciones de las operaciones proyectadas bajo la dirección del coronel Leclerc. Este decide enviar, el 30, un avión sobre Koufra y otro sobre Aouenat en misión fotográfica, siendo el comandante Barboteu el viajero a bordo del avión que ha de ir a Koufra.

El día 29 de diciembre por la tarde, después de un examen más completo de la situación, decide el coronel Leclerc, de manera definitiva, realizar solamente la operación de Koufra, renunciando a toda acción sobre Aoue-

(1) Los aviones se extraviaron y durante más de una hora erraron sin poder fijar la posición exacta, cuando súbitamente, en un claro, apareció el lago de Ounianga a algunos cientos de metros.

nat. Un avión irá, no obstante, a tomar las fotos sobre Aouenat para ver si el puesto está ocupado. El día 30, el viento de arena es tan fuerte que los aviones no pueden salir y no podrán lanzarse en vuelo hasta el día 31. El 31 por la tarde, un solo avión (el que ha ido a tomar las vistas sobre Koufra volverá, el otro se ha perdido). Como consecuencia de un error en la transmisión del mensaje pidiendo socorro por este avión (Emi Koussi en lugar de Emi Kissu), se hacen las exploraciones en el Tibesti y entonces se llega al conocimiento por la radio italiana, de que el avión se ha visto obligado a posarse en la región de Aouenat y que la tripulación ha caído prisionera.

Determinación de los elementos que deben tomar parte en la operación de Koufra y preparativos

El coronel Leclerc vuelve a Fort-Lamy donde le reclaman otros cuidados.

En el momento de salir, mientras estrecha las manos, dice a uno y otro: "Hasta muy pronto. Que todo esté preparado. Ocúpense de la organización de las unidades. Nada de retraso para los convoyes." Puede tener confianza, la empresa es pesada pero será cumplida. Hay en Ounianga 20.000 litros de esencia. Es preciso poner en depósito hasta 150.000. No hay víveres disponibles en Ounianga. Es preciso almacenarlos inmediatamente en menos de un mes para el conjunto del efectivo.

Desde el 18 de diciembre se dan órdenes a Largeau para reunir el mayor número posible de camellos. Esta

empresa quedará facilitada por el hecho de que es justamente en esta época cuando el mijo, para el año, llega a Largeau del sur en convoyes de camellos.

Esencia y víveres existen en Largeau; los convoyes camelleros serán, pues, enviados con los cargamentos necesarios a Ounianga. Para el trayecto Largeau-Ounianga es preciso calcular ocho días.

* * *

Salido de Ounianga el 31 de diciembre de 1940 por la mañana, llega a Largeau el comandante Hous el 2 de enero, pasando por Gouro. Pone inmediatamente en punto la organización para una salida próxima. Siguiendo las instrucciones que dejó el coronel Leclerc, la composición ha quedado fijada así:

Tropas que deben tomar parte en las operaciones

P. C. del coronel; compañía transportada con efectivos indígenas reducidos (capitán de Rennepont); el G.N.E. reducido a 120 hombres guías, comprendido y reforzado en encuadramiento europeo por un oficial y un suboficial tomados en el grupo nómada de Borkou (G.N.B.) (comandante Barboteu); dos secciones de la 7ª compañía: 60 hombres (capitán Florentin); la sección de artillería (dos piezas de 75 de montaña) de la compañía transportada (teniente Ceccaldi); dos autoametralladoras, del pelotón autoametralladoras de la compañía transportada (ayudante Detouche); la patrulla inglesa del mayor Clayton

que vuelve de Mourzouck (24 coches) reforzada con un mortero de 81 del Tibesti y mandada por el teniente Dubut.

Vehículos de las unidades

P. C. del coronel: 1 break de caza Matford; 2 Pick-up Chevrolet 1.000 kilos; 1 Austin; 2 camiones Bedford 1.500 kilos, uno de ellos compuesto de T. S. H.

Compañía transportada: 23 camiones Bedford 1.50 kilos; un pelotón de mando, teniente Arnaud; dos pelotones de combate, capitán Geoffroy.

7ª Compañía: un Pick-up Dodge; 8 camiones Matford V8 3T.

G. N. E.: 1 Pick-up Dodge; 16 camiones Matford V8 3T.

Sección de 75 M.: 1 Pick-up Dodge; 2 Laffly portapiezas; 2 Laffly portamuniciones; 2 camiones Matford V8 3T.

Dos autoametralladoras Laffly y un camión Matford V8 3T.

Patrulla inglesa: 22 camiones Chevrolet chassis corto; 2 Ford chassis corto.

Consejos pedidos al teniente coronel d'Ornano por el coronel Leclerc y raids sobre Tedjere (5-15 enero 1941) y Mourzouck (6-16 enero 1941)

El coronel Leclerc y el teniente coronel d'Ornano han vuelto juntos de Ounianga a For-Lamy. Juntos van a pasar algunos días antes de partir nuevamente hacia el norte: el teniente coronel d'Ornano el 3 o el 4 de enero para Zouar, Kayoube y Mourzouck, el coronel Leclerc, el 16 de enero para Largeau. El coronel Leclerc aprovecha aquellos días de Fort-Lamy para tomar consejo del teniente coronel d'Ornano que, meharista confirmado, acaba de pasar cerca de tres años como comandante de esta región de Tibesti, Ennedi y de sus confines. Del estudio de las operaciones próximas, del cambio de ideas nacen los consejos pedidos.

* * *

Van a emprenderse dos operaciones durante los días que siguen: una sobre Tedjere (5-15 enero); otra sobre Mourzouck (6-16 enero).

Estudiaremos primeramente la acción sobre Mourzouck aun cuando las condiciones de su ejecución hayan sido

fijadas para una fecha sensiblemente posterior a la de Tedjere (la orden de reconocimiento sobre Tedjere está fechada en Zouar el 17 de diciembre de 1940, la instrucción dada al teniente coronel d'Ornano por el coronel Leclerc, antes de su salida para la patrulla Clayton, aparece fechada en Fort-Lamy el 2 de enero de 1941).

Este estudio con prioridad de Mourzouck nos parece indicado porque esta operación tiene gran repercusión y también porque, hasta cierto punto, hemos entrado ya en su ambiente merced a la rápida ojeada que acabamos de dar de los últimos días pasados por el teniente coronel d'Ornano en Fort-Lamy, en la espera, en la impaciencia de la acción, es decir de Mourzouck.

El raid sobre Mourzouck

Ya en noviembre de 1940, dió el general De Gaulle su consentimiento para una participación francesa, "en la mayor medida posible en la operación preparada por los ingleses sobre el Fezzan". (Ref. T. O. Nº 772 del 8 de noviembre de 1940. Transmisión de Brazzaville).

Pero hasta fines de diciembre el raid británico sobre el Fezzan no toma forma. Dos patrullas británicas (una neozelandesa Clayton, y una patrulla de la guardia Crichton-Stuart) deja en el Cairo con este objeto el 27 de diciembre. A estas patrullas han de reunirse los elementos franceses (teniente coronel d'Ornano, capitán Massu, teniente Eggenspiller, sargentos Bloquet y Bourrat y cinco indígenas) que participaron en el raid sobre Mourzouck. Los

elementos franceses llegan a Kayougue (1) (norte de Aozou) el 6 de enero de 1941 a las 9 horas. Salen de allí por la tarde a bordo de camiones ligeros enviados por los británicos y se reunen con el grueso de las patrullas británicas.

El papel desempeñado por los franceses en esta operación fué determinado por las relaciones del capitán Massu y del mayor Clayton.

Papel general. — El teniente coronel d'Ornano fué hasta el fin en el Ford del mayor Clayton, siempre hacia adelante. Los franceses marcharon con la sección de cabeza de la patrulla neozelandesa, que iba también en vanguardia.

Papel en Mourzouck. — La mayor parte de la mañana del 11 de enero fué dedicada a adquirir informes sobre Mourzouck que se encontraba a 10 kilómetros. A las 11, el mayor Clayton daba las instrucciones siguientes: Ataque de las organizaciones del campo de aviación por los neozelandeses, salvo la sección de los neozelandeses a la cual han sido incorporados los franceses. Esta sección debe cerrar el camino del fuerte al campo de aviación. Acción sobre el fuerte por la patrulla de la guardia. El teniente coronel d'Ornano, que había estado siempre sentado al lado del mayor Clayton, cedió su lugar al ametrallador y se instaló detrás en posición de tirador echado sobre los equipajes. Tenía un fusil modelo 1907. Los demás franceses tomaron puestos análogos en los respectivos camiones.

---

(1) Ha de hacerse notar que los británicos nos habían pedido que creásemos un depósito de esencia en Kayougue.

Al mediodía la columna de coches va hacia Mourzouck por el camino de Sebha (1), ocupando la cabeza el Ford del mayor Clayton y teniente coronel d'Ornano. En el camino, un civil italiano, el encargado del correo, que venía en bicicleta de la aglomeración, es hecho prisionero. A la vista del fuerte que tiene aspecto imponente (cuadrado de unos 100 metros de lado, 8 a 10 metros de altura, 4 torres de ángulo de 2 ó 3 pisos cada una, un porche profundo coronado por un minarete y la bandera italiana), se divisa una veintena de italianos en mangas de camisa y que esperan tranquilamente ante la puerta, a quienes piensan son amigos suyos. Esto determina una sorpresa completa en condiciones que causan estupor. Al llegar frente a la explanada, el mayor se desvía a la derecha. Los camiones le siguen, se despliegan en batalla con una lentitud al parecer un poco crispadora. La ametralladora del mayor abre fuego y las ametralladoras de los demás camiones tiran igualmente. Los italianos huyen en el puesto, toman las armas y contestan en menos de dos minutos. Una parte de sus hombres, tira desde las casas de fuera del puesto.

Seguimos en la acción a los neozelandeses del mayor Clayton y el teniente coronel d'Ornano. Dichos neozelandeses poseen Bofors que abren un fuego rápido y preciso sobre el campo de aviación. Se dirigen en seguida hasta el hangar. En el momento en que es abordado el hangar cae muerto el teniente coronel d'Ornano por una ráfaga de

(1) Llegado del Norte, el mayor Clayton escribe: "Ellos (nuestros coches) recibían el saludo fascista al llegar al borde de la ciudad.

arma automática. El puesto de guardia de la aviación se rinde poco después. La instalación de radio es destruída. Los tres aviones Ghibli que se encuentran en el hangar son incendiados. A la salida de nuestras tropas, los tejados del hangan se hunden.

Volvamos ahora a los elementos (neozelandeses y franceses, patrulla de la guardia), que han quedado en la región del fuerte y que abren el fuego sobre sus defensores, saltando la mayor parte de fuera de las camiones para tirar. El sargento Hewson de la sección neozelandesa-francesa, es muerto. Los tiros de los morteros incendian la torre central del fuerte. El ataque del fuerte va a durar cerca de dos horas, pero aparece claramente que la resistencia del enemigo, en guardia ahora, no puede ser aplastada con las fuerzas de que disponemos. Los franceses, que con los neozelandeses, han quedado en contacto con el fuerte se retiran al campo de aviación lo mismo que la patrulla de la guardia que se encuentra a la derecha y en los jardines. Al llegar al hangar se entera el capitán Massu de la muerte del teniente coronel d'Ornano.

La retirada general tiene lugar poco después. De acuerdo con lo convenido los coches se agrupan todos en el punto de salida al mediodía.

El teniente coronel d'Ornano y el sargento Hewson son enterrados uno al lado del otro. El teniente coronel lleva el áncora colonial y la cruz de Lorena en la manta que lo envuelve. El sargento, la insignia neozelandesa y, en la manga los galones de capitán que le fueron dados por el capitán Massu a cambio de los galones de sargento neozelandés dados al sargento Bourrat por el sargento Hewson.

La cruz de madera lleva los dos nombres y para el teniente coronel la inscripción "Muerto por Francia". Una oración fúnebre es leída por el mayor. El destacamento francés se forma y presenta armas. El djich se aleja entonces para pasar la noche separado. Permanece sin embargo a 15 kilómetros apenas de Mourzouck.

Ninguna acción digna de notarse tiene lugar durante el regreso a Zouar.

El raid sobre Tedjere

Se trata de una simple acción de detalle. Nos contentaremos sencillamente con reproducir la relación que hace el general Leclerc a propósito de este asunto. "El 5 de enero de 1941, un destacamento del grupo nómada del Tibesti (G. N. T.), a las órdenes del general Sarazac y del teniente de Bazelaire, comprendiendo en total 2 oficiales, 1 suboficial, 25 tiradores, 19 guías y 69 camellos sale de It Alafi en dirección de Tedjere.

"Después de un recorrido difícil por la falta de agua y de pastos, llega al destacamento ante Tedjere el 12 de enero a las 22 (distancia recorrida, alrededor de 400 kilómetros). Los vigías italianos han sido prevenidos. Cuando los tres grupos del destacamento dejan su posición de abrigo a la 1,45 y llegan a 150 metros próximamente del puesto, las numerosas armas automáticas comienzan a funcionar. A las 3,30 se ordena el repliegue. El destacamento llega completo pero agotado a Toummo el 15 de enero.

"El interés de este reconocimiento reside en la circuns-

tancia de haber sido hecho por un destacamento completamente meharista. Demuestra la dificultad actual del empleo de esas unidades. Los grupos nómadas reclaman una seria preparación como condición previa. La alimentación de los camellos, en el curso de las operaciones, presenta grandes dificultades. En fin, los animales tienen que ser enviados al descanso durante varios meses después de un esfuerzo serio. La desproporción entre el radio de acción y la velocidad de los elementos meharistas y de los motorizados es muy fuerte y constituiría para los primeros una desventaja seria en caso de encuentro con los segundos. En resumen, buenos instrumentos de defensa y de vigilancia en los macizos montañosos de las regiones del Norte del Tchad, los grupos nómadas tienen, en cambio, una capacidad ofensiva muy reducida. Sin embargo, podrían rendir todavía servicios como apoyo, refuerzo o relevo de los destacamentos motorizados."

Fué este grupo nómada, pero completo a la sazón, el que, dos años más tarde, en enero de 1943, se apoderó del puesto de Gatroun, situado no lejos de Tedjere. La enseñanza destacada de ello en enero de 1941 por el coronel Leclerc, fué que "podrían, sin embargo, rendir todavía servicios como apoyo, refuerzo o relevo de destacamentos motorizados. Y esta enseñanza se comprobó era del todo exacta en 1943.

En efecto, en esta fecha, el grupo nómada del Tibesti (G. N. T.) relevará, ante Gatroun, a un destacamento motorizado que podrá ser enviado más allá y Gatround capitulará ante la acción de los meharistas del capitán Sarazac.

Movimientos de unidades. Acciones que preceden al ataque de Koufra

16 enero 1941 - 10 febrero 1941

MOVIMIENTO DE UNIDADES

El coronel Leclerc llega a Largeau, procedente de Fort-Lamy, el 16 de enero, y no volverá allí hasta después de la capitulación de Koufra. Los movimientos de unidades para las operaciones comienzan a partir del 23: el 23 de enero, un reconocimiento a las órdenes del teniente Sammarcelli ,adjunto aspirante de Lamy, un break de caza Matford y un camión 1.500 kilos, sale de Largeau con la misión de señalar la actividad aérea y terrestre de las tropas italianas de Koufra trasladándose, sin mostrarse, lo más cerca posible de Koufra. El 24 de enero, las patrullas británicas del mayor Clayton (las que estuvieron comprometidas en Mourzouck con el teniente coronel d'Ornano), llegan a Largeau procedentes de Zouar. El teniente Dubut está afecto a una de aquellas patrullas, y toma con él una pieza de 81. Estas patrullas que vuelven del combate son presentadas a las tropas de Largeau que desfilan ante

ellas y le rinden honores. Después de esta emocionada ceremonia que se desarrolla en la plaza Blanche, el coronel Leclerc exalta la unión en el combate de franceses y británicos.

El mayor Bagnold, designado como oficial de enlace británico cerca del coronel Leclerc, llega a Largeau poco después. El coronel Leclerc le presenta sus unidades. Nuestro armamento más poderoso, lo sabemos ya, consiste en una simple sección de 75 de montaña. El mayor Bagnold no conoce nuestros medios pero sabe que el coronel Leclerc quiere tomar Koufra; sabe también que Koufra es un fuerte muy poderoso. Su sorpresa es grande cuando se encuentra frente a nuestros dos 75 de montaña de aspecto bien débil sobre las pequeñas ruedas metálicas.

—Nuestra artillería —dice el coronel Leclerc.

—Pero, no tiene usted otra? —pregunta el mayor.

—No.

Una sonrisa se dibuja en la cara del mayor Bagnold. Sin duda ninguna ve en aquel momento alzarse ante él los muros imponentes del fuerte d'El Tag (el principal de Koufra) y piensa que es una locura tratar de tomar Koufra con medios tan débiles. Después, amable, el mayor Bagnold agradece al coronel Leclerc su gesto de cortesía. Aquel mismo día, un convoy de varios camiones Matford y de camiones de caouadjis, difícilmente reunidos con urgencia, sale de Largeau a las órdenes del teniente Combes con un cargamento de esencia para la roca negra donde va a quedar constituído un depósito avanzado.

El 24 de enero de 1941, partida de dos auto-ametralladoras Laffly (1). El 26 de enero, partida del grueso de la columna: a las 6 horas: P.C. coronel bajo las órdenes del comandante Hous (break Matford con el coronel Leclerc, el comandante Dio, y el capitán de Guillebon); a las 6 horas 30: el pelotón de mando, compañía transportada y un pelotón de combate; a las 7: segundo pelotón de combate de la compañía transportada a las 10: 7ª compañía con artillería, escalón de reparaciones con el capitán Parazols y subteniente Ruet. El G.N.E. (grupo nómada del Ennedi) está ya en Ounianga. Las patrullas Clayton tienen que alcanzar directamente al coronel en Ounianga.

El 28 por la mañana, todas las unidades que han de participar en las operaciones están en Ounianga, no sin haber encontrado grandes dificultades. El Austin ha tenido que ser abandonado definitivamente. La columna va a hacer inmediatamente un nuevo salto en dirección de Tekro que es alcanzado sin incidentes por el conjunto de tropas el 29 de enero. El 30 por la mañana, se recobra la progresión en dirección a la roca de Tomma. La subida al otro lado de Tekro ha de ser particularmente difícil. Ciertos grupos invertirán la mayor parte de la jornada

---

(1) Trataremos aquí definitivamente la cuestión de los A. M. Laffly. Irán hasta el pozo de Sarra, donde el coronel Leclerc los mantendrá para garantizar la seguridad a partir del mes de febrero y hasta la toma de Koufra. Irán entonces a Koufra. En el curso de dicho trayecto, un A. M. será definitivamente puesto fuera de uso, y el último llegará a Largeau después de las operaciones. Su estado no permitirá emplearlo ya en las operaciones siguientes.

para andar 2 a 3 kilómetros. Sin embargo, un solo suboficial meahrista confirmado, enviado la víspera en reconocimiento, volvió para rendir cuenta al coronel Leclerc: "Terreno excelente." Era excelente para los camellos, pero no para los vehículos. La capa superior de arena, aparentemente firme se rompió bajo el peso de los vehículos que se encontraron entonces hundidos en un terreno polvoriento.

El P.C. del coronel llega a Tomma el 30 a eso de las 10, la compañía transportada en la tarde del 30, el G.N.E. (grupo nómada del Ennedi) el 31 por la mañana, la 7ª compañía y la artillería el 31 hacia el mediodía. El 31 por la tarde, todos los elementos de la columna habían llegado a Tomma. Recordemos que la patrulla Sammarcelli ha rebasado este punto y señalemos que las patrullas Clayton, llegadas a Ounianga el 28 de enero, previo acuerdo con el coronel Leclerc, a demanda del mayor Clayton, han salido de Ounianga para marchar directamente a la región del Djebel Chérif (unos 100 kilómetros al sur de Koufra) donde tienen que esperar a la columna francesa (1).

Vamos ahora a entrar en el estudio de las acciones que precedieron al ataque de Koufra.

---

(1) El convoy Combes va también delante. Organiza el depósito de esencia en la roca negra, que no se ha de confundir con la roca de Tomma (véase el itinerario Hous). Cumplida su misión, cruzará, a su regreso al comandante Hous el 31 de enero a la noche.

Acciones que preceden al ataque de Koufra

Las acciones que preceden a Koufra, durante el período comprendido entre 31 de enero y 10 de febrero de 1941, forman un todo que debe ser tratado separadamente del ataque a Koufra propiamente dicho (2). Comprenden dos acciones esenciales distintas: combate de las patrullas británicas en el Djebel Chérif, el 31 de enero; reconocimiento del coronel Leclerc en contacto con Koufra, del 5 al 10 de febrero.

Combate de las patrullas británicas en el Djebel Chérif

Con la escaramuza del Djebel Chérif se enlaza la marcha de la columna francesa hacia el pozo de Sarra. Relataremos, pues, las circunstancias en esta misma parte. Volvamos a tomar a nuestras tropas en Tomma el 31 de enero. Justamente terminan de agruparse. El coronel Leclerc decide que aquel mismo día a las 14 horas, el comandante Hous y el comandante Dío hagan un movimiento con la G.N.E. (grupo nómada del Ennedi) en dirección a los pozos de Sarra.

Salida a la hora prevista.

---

(2) Koufra será bombardeada por nuestra aviación sin resultado apreciable, el 2 de febrero por seis Blenheim y el 4 de febrero por cuatro Blenheim.

En primer lugar travesía del Jef-Jef.

16 horas. 2 coches aparecen a la vista. Rápidamente se toma contacto con ellos. Son:

Un coche de patrulla Clayton con el capitán Mercer Nairne, oficial británico de enlace cerca del coronel Leclerc, y el teniente Dubut;

El Bedford del reconocimiento Sammarcelli con el aspirante Lami.

El capitán Mercer Nairne entera al comandante Hous de que acaba de realizarse un combate en el Djebel Chérif (región donde, como más arriba hemos visto, la patrulla británica tenía que esperar a la columna francesa) entre las patrullas Clayton y un destacamento motorizado italiano con aviación.

* * *

La acción se ha desarrollado con ventaja para los británicos: las patrullas Clayton han sido atacadas por los aviones italianos. A su llegada al Djebel Chérif, quedan sometidas a un fuego enemigo intenso, cañonazos de calibre 20 milímetros, ametralladoras pesadas, los elementos de la sahariana disimulados en las rocas, ametrallamiento por aviones. En un instante 3 coches ingleses entran en fuego. "Un sargento ametrallador es heridos y no puede escaparse. Sigue tirando hasta el fin y muere carbonizado; el coche del mayor Clayton ha sido tocado y quemado. Es el mismo coche en el cual, en Mourzouck, murió el coronel d'Ornano. Un avión pica sobre él y lo ametralla. El mayor Clayton ha sido tocado, su mecánico, ligeramente herido puede escapar; deja a su jefe como muerto.

"Siguiendo las instrucciones formales recibidas, repliégase la patrulla inglesa y se reune 30 kilómetros más atrás. Faltan 4 coches y 8 hombres. Ya sabemos la suerte del sargento, muerto junto a su pieza. Los demás tuvieron suertes diversas. El mayor Clayton fué hecho prisionero con otros dos hombres. Volvieron en efecto los italianos, al saber por sus aviones, que ya no quedaba nadie en aquellos parajes, pero anduvieron apresurados porque ni siquiera enterraron a sus muertos.

Los otros 4 británicos habían huído de sus coches ardiendo y se habían refugiado en las rocas escarpadas del Djebel Chérif muy próximo. Cuidadosamente escondidos, durante las investigaciones del avión italiano que siguió las huellas de sus pasos y los consideraba destinados a morir de sed, emprendieron la vuelta a pie hacia nuestros puestos, de los cuales el primero distaba 400 kilómetros, y con sólo 6 litros de agua para cada 4 (1)".

(Relato del capitán Combes).

Más adelante veremos las condiciones en las cuales fueron salvados por nuestras tropas.

* * *

Ante estos hechos nuevos, el comandante Hous previene al coronel Leclerc (por medio del teniente Dubut encaminado hacia Tomma) "que en espera de su decisión detiene la columna y que si no tiene órdenes nuevas al

(1) Ver documentos anejos. "Informe italiano sobre el asunto del Djebel Chérif. Es este un buen ejemplo de cooperación de la infantería con la aviación.

amanecer del 1º de febrero, reanudará la marcha hacia adelante".

Poco después llega el teniente Sammarcelli que da cuenta al comandante Hous de que ha estado a 50 kilómetros de Koufra. Cree que ha sido visto por un puesto italiano que se encontraba sobre un djebel. El teniente Sammarcelli se detiene, por la noche, en el campamento del comandante Hous.

Hacia la medianoche llegan los camiones de Tomma.

—¿Qué ha dicho el coronel al enterarse del desdichado asunto del Djebel Chérif? Esta es la pregunta que todos hacen.

—Ha escuchado a los oficiales ingleses y ha dicho en seguida: ¡Adelante!

* * *

El día 1º de febrero al rayar el alba, reanuda el comandante Hous su marcha hacia el pozo de Sarra.

Hacia las 13 horas, se encuentra a 13 kilómetros al sudoeste. El paraje, sembrado de guijarros negros, parece favorable para que los vehículos queden disimulados, detiene allí a sus elementos y decide volver a salir personalmente hacia el pozo de Sarra hacia las 15, estimando que el peligro de vuelo de los aviones italianos es mucho menor al caer de la tarde. Entre tanto, llega el coronel Leclerc y aprueba esa decisión. El comandante Hous acompañado por el comandante Dio, el teniente Sammarcelli, y el suboficial jefe Collin, parten para el pozo de

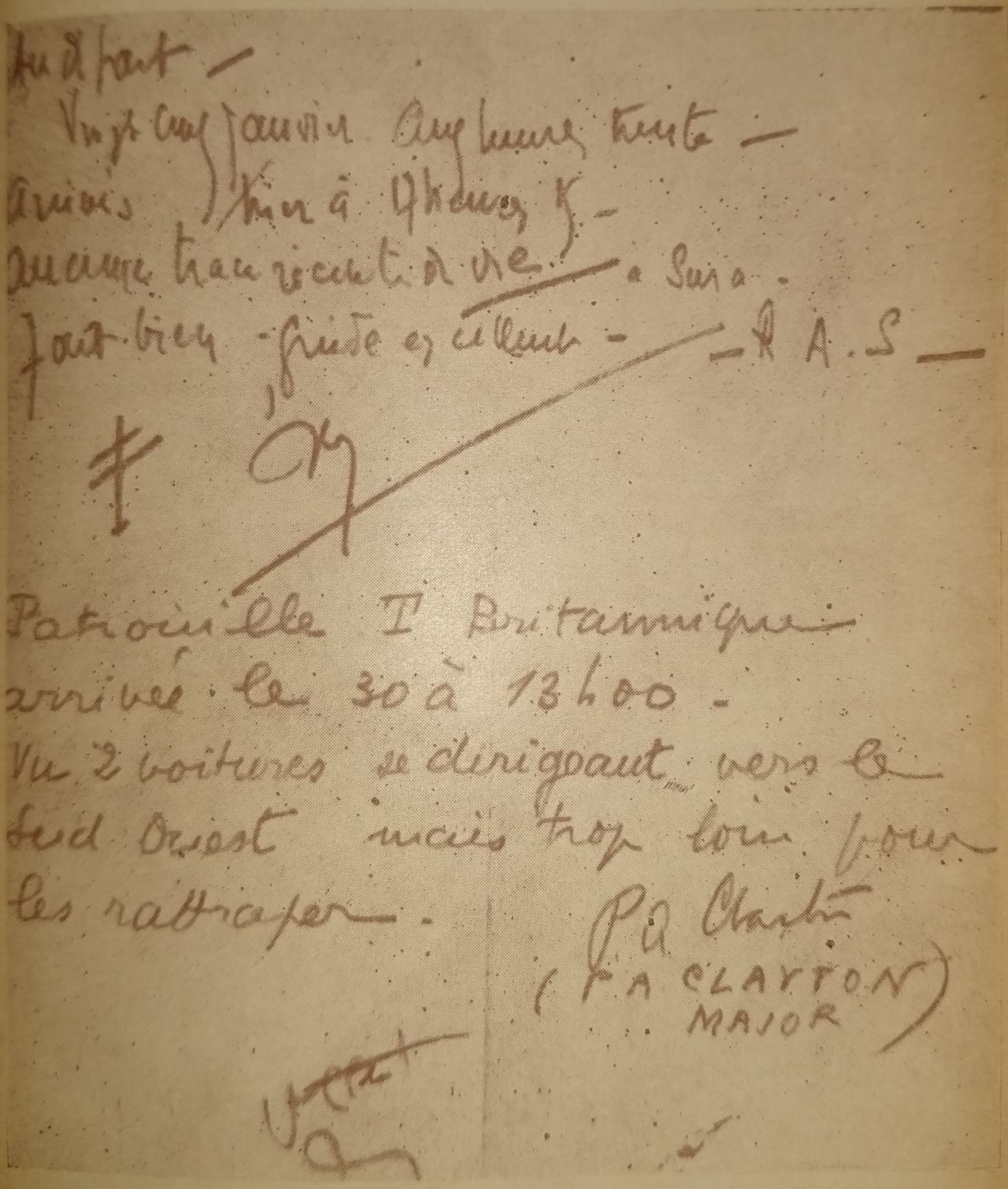
Sarra. Llega allí sin incidente (1). El pozo ha sido cegado en parte. Los italianos se han limitado a hacer saltar el brocal, produciendo con ello derrumbamientos. El pozo que tiene 64 metros de profundidad, está cegado en unos 8 metros. El sufoficial Collin, especialista en problemas de pozos de la zona sahariana, lo limpiará durante los días siguientes sin dificultad seria.

El comandante Thilo señala en "Reconocimiento del Tibesti 1915" (archivos del territorio militar de Fort-Lamy) que el itinerario Tekro-pozo de Sarra-Tekro fué recorrido por el teniente Fouche entre el 9 y el 22 de abril de 1914. El comandante Thilo da en su trabajo los siguientes informes sobre el pozo de Sarra:

"El pozo es de construcción reciente. Su emplazamiento fué elegido por el venerado Sidi El Mahdi en persona; guiado por una inspiración divina, dicen los Senoussistes, plantó la lanza en el suelo, indicando así el punto exacto donde se encontraría una capa de agua. Los trabajos de construcción del pozo comenzaron hacia 1898 ó 1899 y duraron dieciocho meses. El pozo fué abierto a pico y a

---

(1) Al aproximarse al pozo, ve un camión que lleva el banderín de la Cruz Roja. Están en él el médico, capitán Mauric y el R. P. Bronner que, sin darse cuenta de ello, han llegado los primeros al pozo, precediendo a toda la columna. Han seguido durante la noche las huellas de las patrullas británicas. Hacemos notar este pequeño incidente, porque es un ejemplo de los frecuentes errores cometidos en zona sahariana por una mala interpretación de las huellas. ("Problemas de las huellas", pág. 28.) En ciertas regiones y en ciertas circunstancias es necesario, para evitar errores de ese género, emplear el procedimiento de la rodesa. Algunos coches de cabeza, al pasar exactamente huellas sobre huellas, crean una rodesa de profundidad que los demás coches deben seguir.



Documento a que se refiere la nota de la pág. 123

barra por equipos de 6 trabajadores relevados todos los meses y a los cuales proveían de agua tomada a 150 kilómetros hacia el nordeste, los convoyes de camellos sin cesar renovados. Necesitaron los trabajadores toda su fe en la palabra del santo hombre que había bendecido la empresa, para no desanimarse ante la dureza de la roca que perforaban..."

En el pozo, encuentra el comandante Hous el bote con cartas (bote de conservas del que antes hemos hablado). Descubre en él el papel del teniente Sammarcelli en el que se menciona su paso el día 25 de enero. En este mismo papel está indicado el paso del mayor Clayton, el día 30; y después de nuevo el paso de Sammarcelli el día 31, haciendo notar que acaba de ver pasar a lo largo del pozo una veintena de coches no identificados (1) en marcha hacia el sur (es el paso de la patrulla Clayton en retirada).

Entra en seguida en el cerrado del coronel (antiguo punto de parada del comandante Hous) para rendirle cuenta de su misión.

---

(1) Ejemplo de dificultad de identificación de los vehículos. ("Problema de la visibildad", página 13).

Ver foto de la parte del papel del bote con cartas que indica el paso del teniente Sammarcelli el día 25 (firma al lado de la cruz de Lorena) y firma del mayor Clayton antes del asunto de Djebel Chérif del día.

Reconocimiento del coronel Leclerc en contacto mismo con Koufra

(5-10 febrero de 1941)

El coronel Leclerc, en posesión de los informes del comandante Hous, de la patrulla Sammarcelli y documentado sobre todo ahora de una manera precisa sobre el asunto del Djebel Chérif, decide cambiar el plan inicial. Acaba, en particular, de saber que, con toda verosimilitud, la clave y las órdenes dadas al mayor con las instrucciones del coronel para el ataque de Koufra, han caído en poder de los italianos (2). Toma las decisiones siguientes:

1º Realización, con las camionetas que posean autonomía de esencia de 1.000 kilómetros, de un reconocimiento liegro que tendrá a Koufra como objetivo;

2º Envío del grueso de la columna a Tekro en posición de espera;

3º Mantenimiento, a 15 kilómetros de Sarra, de un destacamento encargado de guardar un depósito de esencia y de reparar el pozo cegado en parte por los italianos. Los aviadores italianos que bombardean repetidas veces el pozo no se fijarán en nuestro destacamento;

4º El teniente Corlú se unirá a la patrulla británica que, después del asunto del Djebel Chérif, se retira hacia

(2) La toma de Koufra debía, en efecto, confirmarnos que los italianos estaban en posesión de aquellos documentos. Un telémetro prestado al mayor será encontrado en Koufra.

Egipto pasando por El Aouenat. Recibe la misión de comprobar si el Aouenat continúa ocupado por el enemigo y de juntarse después, aisladamente, con la columna francesa.

* * *

El reconocimiento ligero, a las órdenes del coronel Leclerc, está formado de dos pelotones motorizados: el uno (el primero), mandado por el capitán Geoffroy, con los tenientes Dubut, Tommy Martín, Sammarcelli y aspirante Lami; y los suboficiales, sargentos jefes Peretti, Korone, Bourre, y Guidicelli.

El otro (el segundo), mandado por el capitán de Rennepont con los tenientes Arnaud, Dubois, Eggenspiller; los suboficiales, sargentos jefes Kirsch, Tiebaud, Torre, Habert, Briard, Griselly, los sargentos Lemonier, Maillot, Virlod; o sea en total 60 hombres, comprendidos los tiradores, y 22 coches. El primer pelotón a la cabeza con el coronel, y el segundo pelotón a 500 metros de distancia. La partida tiene lugar el 5 de febrero a las 6 de la mañana. Los dos primeros días de marcha pasan sin incidentes. En la tarde del día 7, aparece un avión italiano detrás de la columna. Parece seguir sus huellas pero, llegado a alguna distancia de la columna, se desvía a la izquierda y se dirige a Koufra. El coronel detiene la columna durante una hora próximamente. Ninguna reacción enemiga. La columna de reconocimiento está a la vista del palmeral de Koufra (oasis d'Ez Zurgh [1]). El coronel reúne entonces

---

[1] La navegación en el desierto ha sido facilitada por la potencia de un coche de la patrulla neozelandesa, la Manouka, cuyo equipo estaba dispuesto a continuar la operación.

a los europeos y les da órdenes verbales: intenciones del coronel:

Reconocer si el palmar está ocupado; reconocer la aldea indígena y traer indígenas para interrogarlos; reconocer el camino que conduce al campo de aviación.

Ejecución:

Se constituyen tres patrullas a pie.

Primera patrulla :Capitán Geoffroy, tenientes Tommy Martin, Eggenspiller y Dubut; sargentos jefes Kirsch, Briard, Tiebaud, Bourre y unos treinta tiradores;

Segunda patrulla: teniente Arnauld, sargento jefe Guidicelli y tres tiradores;

Misión de las patrullas primera y tercera: reconocer la aldea indígena; tratar de hacer uno o dos prisioneros en el puesto de carabineros que se encuentra en medio de la aldea.

Misión de la segunda patrulla: reconocimiento del camino que conduce al campo de aviación.

Para reconocerse entre sí, silbar el estribillo: "Tu auras du boudin".

Fin de la misión: Regreso lo más tarde a las 3 horas 30 de la mañana, el 8 de febrero, a los vehículos.

Partida inmediata: 7 de febrero, a las 19 horas 30.

Ultima recomendación del coronel: "Presten atención al borde del palmar."

Las patrullas primera y tercera alcanzan el palmar sin incidente y penetran en el interior del mismo. El palmar continúa silencioso.

La patrulla Nº 1 se dirije hacia un férik (aldea).

La patrulla Nº 3 sigue las huellas frescas de algunos hombres a pie.

He aquí el relato dado por el sargento jefe Griselly de la acción de esta patrulla: "Aquellas huellas nos conducen hacia una choza indígena fabricada con ramas de datilera. Hacemos salir al indígena que dormía en la choza.

El coronel se sienta en el suelo con el indígena y le pide algunos informes en lengua árabe... ¿Cuántos aviones italianos?... etc... Las respuestas no son muy seguras, dada la dificultad que experimenta el indígena para responder.

El coronel le pregunta dónde se encuentra el jefe del férik y le ordena que le muestre el camino para ir a su choza. El indígna nos conduce ante una choza fabricada como la suya. Llama al jefe. Este llega. Se ve inmediatamente que está sorprendido de vernos. El coronel, designándonos uno después de otro a mí y al capitán Mercer Neirne, le dice: "Francés, inglés. El jefe indígena no sale de su asombro al vernos tan cerca de él. El coronel lo tranquiliza y se sienta de nuevo en el suelo juntamente con el indígena. Le pide algunos informes. El indígena contesta con un poco más de precisión que el otro. Este jefe nos da informes interesantes. Nos percatamos por su manera de decir de que puede ser creído, puesto que nos dice que, por la tarde, un avión italiano ha salido de Koufra y que estaba de vuelta hacia las 16 horas.

El coronel le entrega un papel del jefe religioso de Moussoro y le explica las razones por las cuales hacemos

la guerra a los italianos. Le entrega también un poco de dinero lo mismo que al otro indígena.

El coronel Leclerc decide entonces volver al sitio donde se encuentran los vehículos; son aproximadamente las 21.

Hacia las dos de la mañana, la primera y segunda patrulla están también de regreso. La primera patrulla (Geoffroy) vuelve con un prisionero italiano: un radiotelegrafista de Koufra, único europeo que no está en el fuerte. El puesto radiogoniométrico que guiaba a los aviadores que venían de Abisinia ha sido destruído en presencia del mismo radiotelegrafista que gritaba desesperadamente: "Trecento mille lires (300.000 liras)". El puesto de carabineros y la subdivisión han sido visitados y se han ocupado allí numerosos documentos. La segunda patrulla (Arnaud) ha reconocido el camino del campo de aviación.

La única reacción del enemigo ha sido un disperso de ametralladora pesada. Los italianos se han refugiado en el fuerte de El Tag.

El coronel Leclerc, en posesión de todos los informes de las patrullas, decide entonces lanzar una nueva patrulla al campo de aviación. El capitán de Guillebón, que la dirige, aborda el terreno con los faros encendidos. Dos aviones son destruídos.

Los italianos, en este momento, lanzan un cohete verde. Para ellos esta es la señal de alerta. Para nosotros es la señal de "adelante". Nuestros coches, detenidos, obedeciendo a dicha señal, avanzan hacia el campo de aviación con los faros encendidos. El terreno, sembrado de montí-

culos de arena, es difícil. El coche Manouka, cuyo carter se desfonda, tiene que ser abandonado y quemado.

Parada, y después agrupación de los coches, maniobra difícil en la noche.

No obstante, al rayar el alba, todo el mundo está presente en el punto de cita fijado.

En el camino de regreso, la columna es ametrallada y bombardeada por 3 aviones. El teniente Arnaud resulta gravemente herido, un tirador muerto, y otros tres heridos.

Continuando la marcha hacia el sur, visita la columna de paso, el 8 de febrero, el campo del combate del Djebel Chérif. Los cadáveres de un soldado británico y de un soldado italiano hallados cerca de los vehículos son enterrados en el mismo sitio; un camión Fiat abandonado por el enemigo es incendiado.

Al alcanzar el pozo Sarra, el 9 de febrero, es encontrado un soldado neozelándés, casi muerto de sed y tendido cerca del pozo. Declara que otros tres camaradas suyos continúan hacia el sur. Las patrullas son inmediatamente lanzadas y los encuentran.

* * *

Ante el éxito de esta operación audaz, decide el coronel Leclerc tornar al plan inicial para el ataque de Koufra. Desciende a Largeau el 10 de febrero para la preparación de dicho ataque.

* * *

En el curso de este período el general de Larminat, comandante superior de las tropas de la A. E. F., había llegado a Ounianga donde inspeccionó las tropas de operaciones.

EL ATAQUE DE KOUFRA

10 febrero - 1º marzo 1941

Composición y preparación de la columna de ataque

Informes sobre el enemigo

(10-15 febrero 1941)

La composición de la columna de ataque solo ligeras modificaciones sufre como consecuencia del informe cuyo detalle hemos dado al partir de Largeau los días 26 y 27 de diciembre de 1940.

Como ya lo hemos señalado, los A. M. Laffly serán dejados en la región del pozo. Además, como consecuencia de la pobreza de medios mecánicos, no será tomado más que un solo cañón de 75 de montaña. Serán mantenidos en fin, fuera de combate, los elementos indispensables a los servicios de retaguardia.

El encuadramiento tampoco sufrirá modificaciones, con excepción del comandante Hous, a quien el coronel Leclerc decidió enviar en reconocimiento, hacia el Fezzan.

Decisión tomada el 10 de febrero en Largeau. En dicha fecha, el coronel Leclerc, en consideración al avance británico en la Cirenaica, había, en efecto, proyectado una acción al Fezzan a continuación de la de Koufra.

En total, las tropas atacantes comprenden: un ciento de europeos y 300 indígenas, pudiendo en total ser distribuídos en 250 combatientes y 150 conductores y encargados de servicios:

	Europeos	*Tiradores*	*Civiles*
Coronel (E. M.)	11	7	
Artillería	8	11	
De Rennepont (Cía. Trasportada	43	45	
Barboteu (G. N. E.)	14	96	
Fabre (7ª Cía. 2 secciones) ...	9	69	
Rouet (Reparación)	7	8	
Hospital (Ambulancia)	5	5	
Combes (Abastecimiento)	4	54	6
	101	295	6

El destacamento que debe atacar está preparado en la región de los pozos del Sarra el 16 de febrero. El pozo es utilizable en esta fecha.

Los informes sobre el enemigo fueron imprecisos hasta el último día: El teniente coronel d'Ornano había dado cuenta, el día 6 de enero, desde Kayouge al coronel Leclerc que, según el mayor Clayton, había en Koufra: 1 batallón libio con efectivo de 580 hombres, y 6 u 8 ametralladoras pesadas de 20 milímetros.

La plaza estaba en aquella fecha a las órdenes del coronel Leo. En el momento del asunto del Djebel Chérif, un informe llegado de la retaguardia, confirmaba la presencia en Koufra de 1.200 hombres. El 16 de febrero en fin, un nuevo informe llegado también de la retaguardia, indicaba que los italianos evacuaban Koufra. A pesar de estos informes contradictorios, quedó decidido el ataque.

Marcha adelante

Escaramuzas con la compañía sahariana y persecución (1) (16-21 febrero 1941)

La idea de maniobra del coronel es la siguiente: la compañía transportada (Bedford), dividida en dos pelotones de una docena de coches cada una, ganará Koufra lo más pronto posible, dispuesta, eventualmente a acometer a un enemigo que se ocultará. La infantería y la artillería seguirán a las órdenes del comandante Dio.

---

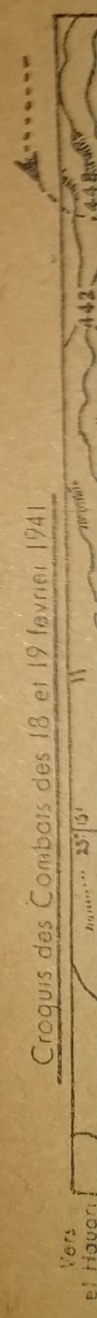
(1) La documentación de base para esta partida es el informe del coronel Leclerc.

La compañía motorizada deja la región del pozo de Sarra el 17. El coronel Leclerc la manda personalmente.

El 18, hacia las 9, vuela sobre ella, en la punta sudoeste del Djebel Ez Zurgh un avión italiano, que la ha señalado. Los pelotones Bedford reciben órdenes de contornear el fuerte del Tag por el este y el norte, abordando de esa manera a un enemigo eventual con el frente invertido. Los capitanes de Guillebon y Parazols preceden a la columna, en misión de exploradores, de seguridad y de terreno. A las 3, súbitamente, en un repliegue del terreno, a unos 1.200 metros, los coches de la compañía sahariana aparecen detenidos. No hay un minuto que perder (2). Mientras el pelotón de Rennepont fija al enemigo, el pelotón Geoffroy lo rodea por la izquierda. Estalla un vivo fuego de fusil. El enemigo dispone de balas trazadoras explosivas, de calibre bastante elevado, varios Bedford comienzan a llamear. El pelotón Rennepont se despega.

Un segundo desbordamiento por la derecha, más amplio, tiene éxito. Al cabo de hora y media próximamente,

(2) Nos parece preferible precisar en nota, y no en el texto, para no romper el desarrollo del conjunto, algunos detalles de la acción según la relación de un combatiente: "Al divisarlos, el coronel Leclecr que va en un coche de cabeza exclama: ¡A tierra, ahí los tenemos! — Escala un montículo para ver mejor. La orden es instantáneamente transmitida, los pelotones echan pie a tierra y se extienden en una vasta línea. El fuego es nutrido por ambas partes. Pero toda tentativa de avance es imposible. Un terreno raso se extiende entre ambas líneas. El coronel ordena, entonces, que se replieguen para tentar al enemigo un poco más lejos. Resultado negativo. Los italianos responden tiro por tiro; la cosa se pone seria. El coronel decide, entonces, desbordar al adversario y hacerle creer que está cercado. Inicia la maniobra con dos armas automáticas solamente.



Croquis des Combats des 18 et 19 février 1941

G *Ptons Geoffroy en surveillance devant El Tag*

R1 *1/2 peloton Rennepont supportant le choc*

R2 *1/2 peloton Rennepont débordant l'ennemi*

Ennemi

Capture : 1 voiture et 3 prisonniers

Retraite de la compagnie saharienne et Poursuite

Arrivée des Bedford

G1 *Ptons Geoffroy à 12 h. 30.* G2 *à 13 h.*

R1 *Ptons Rennepont à 12 h. 30.* R2 *à 13 h.*

R3 / R4 *Débordement par le colonel, de 13 h. 30 à 15 h. 30*

I1 *Compagnie saharienne à 12 h. 30*

I2 *id. à 15 h. 30*

la compañía sahariana está en situación difícil, atacada por tres lados a la vez. El enemigo consigue despegarse sin poder entrar en el fuerte y se aleja rápidamente hacia El Hauari (véase el croquis). Durante el combate un coche Spa, con 4 italianos, uno de ellos oficial piloto aviador, que trataba de alcanzar su aparato, es capturado en pocos momentos por medio de una carga cordinada de los capitanes Parazols y Rennepont en sus coches.

El pelotón Geoffroy queda en vigilancia al noroeste del fuerte; el pelotón Rennepont persigue a la compañía sahariana y se detiene, poco antes de la noche, en la región de 432. La noche pasa en alertas y patrullas. La guarnición del fuerte no se mueve.

El 19, a las 6,30 horas, aparecen los aviones italianos. Atacan sin interrupción con bombas y fuego de ametralladoras al pelotón Geoffroy, formando, hasta las 11, una especie de noria que procede, sin duda, de un campo de aviación próximo. En el momento más fuerte del ataque se cuentan 7 aviones simultáneamente encima del campo de batalla. En tal momento tenemos que deplorar nosotros algunas pérdidas.

Hacia las 8, la compañía sahariana sale del oasis y ataca al pelotón Rennepont. Trata manifiestamente de entrar en el fuerte. Los aviones que la acompañan a baja altura cometen felizmente el error de concentrar sus ataques sobre el pelotón Geoffroy sin intervenir en el combate de la compañía sahariana contra el pelotón Rennepont, en el cual se encuentra el coronel.

Nosotros no tenemos más que diez coches. El enemigo tiene 13 superiormente armados. La maniobra de la vís-

pera es no obstante renovada (1). Cinco coches fijan al enemigo, y otros cinco desbordan por el este. La compañía sahariana cede después de un combate de dos horas, dos de sus coches están ardiendo.

Durante la noche siguiente, los italianos entierran a sus muertos y se retiran en dirección de Tazerbo. En los días que siguen, el pelotón Rennepont seguirá, durante 150 kilómetros en un terreno muy malo, las huellas de la compañía sahariana, sin lograr alcanzarla. En el curso de su progresión, dos campos de aviación son visitados sin resultado.

* * *

En definitiva, a pesar de la notoria superioridad de armamento, de número y de material, la compañía sahariana, ha sido maniobrada y derrotada por dos veces en un terreno que conocía perfectamente, y puesta por fin en fuga.

---

(1) La misma observación de la página precedente. "El coronel decide rehacer el movimiento envolvente de la víspera y, lanzando órdenes, salta en el primer coche en camino. La sorpresa es completa, los italianos dan cara en retaguardia y se disponen a batirse en retirada. Nuestros F. M. comienzan a tirar sobre el montón. "¡Adelante!", manda el coronel a los elementos de la retaguardia. El sargento jefe Briak, que tira al lado del coronel, toma la orden como si a él fuera dirigida y, sin esperar más, salta adelante con el arma. Tres tiradores le siguen. Está a menos de 300 metros del enemigo y no se preocupa por ello. Una bala lo detiene, al atravesarle el pecho de parte a parte."

Sitio del fuerte del Tag

(19-28 febrero 1941)

Quedaba el fuerte de Tag, situado en una meseta rocosa, poseedor de excelentes campos de tiro, y fuertemente mantenido.

Además del fuerte propiamente dicho, la meseta que lo rodeaba estaba guarnecida de numerosas trincheras abiertas en tierra para armas automáticas enlazadas por teléfono y que realizaban un plan de fuego bien estudiado.

Dada nuestra debilidad numérica, era preciso sitiar la plaza sin atacarla. Un destacamento de 5 coches Bedford, provistos de radio, y mantenido en vigilancia a 10 kilómetros al nordeste del fuerte del Tag, estaba preparado para oponerse a una retirada de los sitiados o a la llegada de refuerzos.

El punto de apoyo de base estuvo constituído por el barrio nordeste de la aldea de El Giof, construído fuera del palmar. Las manzanas de casas de esta aldea permiten una defensa bastante fácil y las numerosas paredes de tierra constituyen, para los coches, la mejor protección antiaérea.

Hacia las 12 del día 19, el coronel Leclerc estaba en El Giof con el comandante Dio, habiéndose adelantado a sus coches que luchaban penosamente contra la arena en la cubeta sudeste de El Giof. Un indígena conduce el caballo del capitán comandante de la subzona, y el comandante Dio que utiliza la montura, saludado por numero-

sos disparos del fuerte, se reune al galope con sus vehículos que conseguirá, durante la noche, conducir al El Giof.

* * *

Consistirá la táctica en adelante, en molestar al enemigo día y noche, con los tiros de artillería de la pieza 75 del teniente Ceccaldi (40 disparos el primer día, oscilando después el promedio diario entre 20 y 30 disparos).

Además, el enemigo seguirá mantenido alerta por el fuego de un punto de apoyo provisto de morteros, establecido a 1.500 metros del fuerte, y por las patrullas y golpes de mano ejecutadas casi todos los días. Una de nuestras patrullas, particularmente audaz, penetrará en el corazón de la posición italiana. El comandante Dio y el teniente Corlú resultan desgraciadamente heridos en el curso de ejecución de dicha maniobra.

Nuestro 75, tirando a 3.500 metros, realizaba, durante ese tiempo tiros felices: 3 en el comedor de los oficiales y varios en el puesto de radio. El día 25, el pabellón italiano que flotaba día y noche, es abatido de un cañonazo, jamás fué izado de nuevo. El enemigo reacciona al principio con su aviación, efectuando un bombardeamiento preciso sobre el P. C. del coronel (antiguo puesto de carabineros). Sus armas pesadas de infantería tratan de impedir nuestra circulación durante el día En fin, nuestras patrullas crean, durante la noche, cierta nerviosidad que se traduce en saltos de barreras y abuso de granadas.

Sin embargo, el enemigo parece tomar la solución justa desarrollando y extendiendo cada vez más sus organiza-

ciones exteriores al fuerte. Las comunicaciones de radio entre Italia y Djaraboub pasan por Koufra. Toda la nación italiana prodiga a Djaraboub testimonios entusiastas de admiración. ¿No excitará ese ejemplo de heroísmo a los defensores de Koufra haciéndoles imitar a los de Djaraboub?

El coronel Leclerc considera, el día 26, las medidas a tomar en caso de sitio de larga duración. Constituyen nota pintoresca las llegadas y salidas de los convoyes bajo la dirección del teniente Combes, cuyos movimientos efectuados de noche en la arena del palmar encuentran dificultades serias. En el curso del sitio, un avión sanitario y dos Lysanders se posan en el campo de socorrro al sur de Ez Zurgh. Gracias a ese avión, piloteado por el teniente de Thuisy, todos los heridos graves menos tres podrán ser evacuados por vía aérea.

* * *

El coronel Leclerc había tomado contacto desde el principio con todos los jefes indígenas, para notificarles, en particular la importancia y extensión de las victorias británicas.

La indiferencia de la población frente a los italianos, sus amos de ayer, parecía verdaderamente total. Ni un solo acto de destacada hostilidad se cometió contra las tropas francesas. Entre las dos posiciones enemigas, el cultivo y el riego de las huertas continuaba. Todas las mañanas, los habitantes de El Giof, por temor a los bombardeos aéreos, evacuaban gentes y animales. Todas las

noches, volvían en gran número y se habían dado cuenta perfecta del interés de la defensa pasiva.

Los informes más variados y contradictorios circulaban: una columna enemiga, importante, era esperada de Hon; una compañía sahariana se había señaiado en los oasis, y la guarnición del fuerte estaría dispuesta a amotinarse. El día 28, un indígena aportaba al coronel Leclerc una carta del comandante del fuerte, en la cual pedía éste una inteligencia recíproca para poner a los heridos de ambas partes al abrigo del fuego (1). El coronel Leclerc le hizo contestar que semejantes cuestiones no se tratan sino entre oficiales: a las 16 horas, un oficial italiano, provisto de una bandera blanca, desciende por el camino.

El capitán de Guillebon y el teniente Sammarcelli son enviados como parlamentarios con la misión de rehusar todo arreglo concerniente a los heridos y sobre todo de explorar la moral del adversario. La entrevista, larga, es útil: nuestros oficiales dan prueba de la más firme decisión. El teniente italiano termina por preguntar confi-

---

(1) He aquí el texto de la carta del comandante del fuerte de El Tag:

Presidio Militare Cufra El Tag, 28 de febrero 1941.

Al comandante de las tropas francesas:

Hemos tenido heridos aquí y no hay lugares cubiertos para protegerlos. Nuestro lugar de medicación se encuentra en el rincón noroeste del fuerte de El Tag, es decir, en la casita situada a 30 metros aproximadamente del fuerte, rincón noroeste.

Por su parte, digan ustedes dónde se encuentra la suya.

Si juzgan que nuestro lugar de medicación se encuentra en un lugar que no pueden ustedes garantizar, les agradeceríamos que nos lo dijesen; es decir, que en tal caso, tomaríamos decisiones.

M. Comandante del fuerte El Tag.

dencialmente y a título puramente personal, cuáles serían, llegado el caso, las condiciones de la capitulación.

Esta vez, la situación es clara, el enemigo no resistirá. En cuanto terminan las conversaciones, la reproducción del fuego de artillería materializa nuestra decisión.

Capitulación y toma
(1º marzo 1941)

El 1º de marzo al alba, la bandera blanca flotaba en un bastión del fuerte. Es el teniente de artillería Seccalde quien la divisa el primero desde su observatorio donde trataba, con los gemelos, de elegir el lugar adonde enviar el primer obús de la jornada.

El teniente Miliani, enviado como parlamentario, trata de abrir la discusión. El coronel Leclerc atropella las cosas, monta en una camioneta Bedford, y, acompañado del capitán Gillebon, del subteniente Ruet y del teniente Miliani, entra en el fuerte.

Las condiciones de capitulación son dictadas al capitán Colonna (Ver documetos anejos). Los oficiales italianos insisten en el sentido de que solamente los europeos ocupen inicialmente el fuerte, con exclusión de los senegaleses. El Padre Bronner, capellán del Tchad, que está presente, es colocado como centinela a la puerta del fuerte. Con su larga barba gris, armado de un mosquetón, con la bayoneta calada, produce en los italianos una impresión muy fuerte. Era, como ya lo hemos dicho, el día 1º de marzo en que los italianos acababan de percibir sus víve-

res en especie; esto les obligó a depositar a la puerta los sacos de harina y de pastas, formando así una pirámide majestuosa.

El día 1º de marzo a las 14, la guarnición italiana, después de haber sido revistada por el coronel Leclerc evacuaba el fuerte. Nuestros graduados y nuestros hombres miraban con satisfacción el material tomado al enemigo y alineado en el patio (ver documentos anejos).

El día 2, a las 8 de la mañana, la bandera francesa sube solemnemente al gran mástil. Una presentación de armas simple y emocionante clausura esta ceremonia. Frente a la bandera que flota ahora sobre el fuerte conquistado, el coronel Leclerc pronuncia algunas palabras: "No nos detendremos hasta que la bandera francesa flote también en Metz y Estrasburgo."

Los italianos experimentan verdadero despecho cuando comprueban los escasos efectivos y el débil armamento de las tropas asaltantes.

El aspecto heteróclito de los camiones de los caouadjis les produce cierto estupor. ¿Cómo habrán podido atravesar el desierto aquellos camiones? ¿Cómo la potencia sahariana de Koufra ha podido ser batida y puesta en fuga por unos vehículos de aspecto tan miserable?

Los destacamentos exteriores, enterados de la capitulación, bien por los indígenas, como el destacamento motorizado del teniente Dubois, bien por las emisiones radiofónicas, como los autoametralladoras del sargento jefe Detuoche, llegan al fuerte durante el día, desolados de su ausencia en el momento decisivo.

El capitán Barboteu, nombrado provisionalmente jefe del territorio militar de Koufra, pone el fuerte en estado de defensa y organiza la reanudación de las marchas periódicas y de los intercambios comerciales con el Tchad.

Condiciones de rendición de la plaza de Koufra

Entre el coronel Leclerc, comandante de las tropas francesas y el capitán Colonna, comandante de la plaza Koufra, han sido convenidas las condiciones siguientes de rendición:

1º Un hospital mixto para heridos franceses e italianos será organizado inmediatamente bajo la dirección del médico capitán Maurice en los locales sanitarios situados cerca de la subzona; 2º, todo el material de armamento colectivo e individual y automóvil será mantenido en el lugar; las armas en posición al exterior del fuerte, serán llevadas al recinto a un local designado por el comandante; 3º, inmediatamente después de la firma, una sección francesa compuesta únicamente de europeos tomará posesión del fuerte, siendo ocupados los cuatro bastiones y el puesto de policía; 4º, la guarnición queda autorizada para enviar los mensajes radioprivados e inmediatamente será autorizada para poner fuera de servicio el puesto de radio; 5º, toda la guarnición se reunirá a las 14, sin armas, en el patio. Será revistada por el coronel Leclerc.

Los askaris serán inmediatamente dirigidos en orden hacia su campo.

Comandante del campo de askaris: teniente Favre, teniendo como ayudante un oficial italiano.

El comandante francés tomará cuantas disposiciones sean necesarias para asegurar lo más rápidamente posible: el regreso de las familias de los askaris originarios de Koufra; la liberación de los askaris extraños al oasis;

6º Los oficiales, suboficiales e individuos de tropa nacionales italianos serán dirigidos los más pronto posible hacia Faya y Fort-Lamy donde el general comandante superior regulará su estacionamiento; 7º, desde la firma de la presente acta, el mando del fuerte del Tag pasa al coronel Leclerc quién establecerá allí su puesto de mando; 8º, todas las disposiciones de detalles necesarios al mantenimiento del orden y a la buena ejecución del servicio, se ajustarán, eventualmente, a la presente acta.

Koufra, 1º de marzo de 1941

El Coronel Leclerc, El Capitán Colonna.

Firmado: *Leclerc* Firmado: Cap. *Colonna*

Estado de la presa realizada

Personal:

Oficiales	12
Suboficiales y soldados italianos	47
Militares libios de todos los grados	273

Armamento:

Ametralladoras de 20 milímetros	4
Ametralladoras Breda de 12 con 7 milímetros	3

Ametralladoras pesadas Scwartzlose	18
Ametralladoras Fiat, mod. 35 y F, M	32

Material automóvil:

Coches ligeros	4
Tractores de artillería ligera Spa	8
Camiones Fiat 34. 7 T	2

Además un material considerable: municiones, radio, víveres, etc.

DESPUES DE KOUFRA

OCUPACION

Importancia de Koufra para la guerra del desierto

El capitán Barboteu, que quedó en Koufra con el G. N.E. (grupo nómade del Ennedi) y dos secciones de la 7ª compañía, era reforzado el 16 de marzo de 1941 por dos patrullas británicas de L. R. D.G. (Long Range Desert Groups) a las órdenes del coronel Bagnold que tomaba entonces el mando de Koufra.

Poco después de esta fecha, el general De Gaulle, de paso por Fort-Lamy, precisaba, el 23 de marzo de 1941, que la ocupación de Koufra debía ser regulada "de tal suerte que quede en Koufra, en permanencia, un destacamento francés bajo las órdenes de un oficial elegido y que los colores franceses continúen allí enarbolados." (Ver página 118.)

En la fecha en que se escriben estas líneas, la bandera francesa sigue flotando en Koufra en una misma asta, junto a la bandera británica, y una sección francesa no ha dejado de ser mantenida allí.

En abril de 1941, el avance enemigo en Cirenaica decidía al coronel Leclerc a reforzar la guarnición de Koufra con un pelotón de la compañía transportada y una pieza de artillería (75 de montaña), bajo las órdenes del capitán Rennepont. Este destacamento salía de Largeau el 21 de abril de 1941, y habría de estar de regreso en junio. Su presencia, en efecto, era ya inútil en Koufra como consecuencia de la llegada en refuerzo de un destacamento de las Sudan Forces. El capitán Rennepont había realizado el desplazamiento Largeau-Koufra, todo él en motocicleta salvo el paso del umbral de Bambeche, hazaña sahariana que merece ser citada. Dos Lysander franceses son igualmente mantenidos en Koufra de abril a junio de 1941. Están a los órdenes del teniente Mahe. La importancia de Koufra había de ser considerable durante todo el tiempo que duró la batalla de Africa. "De Koufra parten todos los raids de L. R. D. G. sobre las plazas del norte de la Cirenaica" — indica en 1942 un T.O. británico. El mando de las tropas de Koufra fué sucesivamente asegurado, después de la partida del capitán Barboteu (agosto 1941), por los tenientes Erhard, Desroches, de la Pateliere. Este último era relevado en junio de 1943 por el teniente Lombard. Durante este período deberá sufrir la plaza algunos ataques aéreos enemigos. El más serio fué el de septiembre de 1942 en el curso del cual dos aviones alemanes fueron abatidos.

Enseñanzas y realizaciones

A la ventaja que representaba la posesión de Koufra para la guerra de Africa misma, a la repercusión moral de su toma, se unía todo el interés de las enseñanzas que habían de sacarse de aquellas operaciones y de las realizaciones que serían consecuencia de las mismas.

Los combates de los días 18 y 19 de febrero de 1941 parecían consagrar en primer lugar el principio del desbordamiento.

El 19 de febrero en particular, la compañía sahariana italiana ataca con 13 coches de los cuales varios son camiones pesados de gran capacidad, y apoyada por la aviación. Le oponemos un pelotón de 10 coches la mitad de cuyas armas se encasquillan. El éxito nos acompaña, sin embargo, habiendo sido encargados cinco coches de hacer frente al enemigo y otros cinco de desbordarlo lo que le puso en trance de retirarse. El mayor escollo que ha de evitarse en el combate de unidades motorizadas parece ser la inmovilidad. Conviene a todo trance conservar la iniciativa de la maniobra aun cuando se esté en inferioridad numérica.

Un segundo principio parece también debe ser tenido en cuenta: las unidades motorizadas deben poder batirse tanto sobre sus coches o en la proximidad inmediata, como lejos de sus coches. Deben poder pasar de una a otra forma de combate en plazos reducidos: los días 18 y 19 de febrero, fueron batidos los italianos porque ni se atrevían ni sabían alejarse de sus coches.

En fin, una tercera observación queda por hacer concerniente al combate entre los elementos motorizados: es la amplitud de los acontecimientos (éxito o derrota) creada como consecuencia de la acción motorizada. Sin un mando muy enérgico, el menor revés se convierte en derrota. Por el contrario, el éxito explotado con ese propósito da resultados considerables por ejemplo el revés de la compañía sahariana de los días 18 y 19 de febrero que huyó a más de 400 kilómetros. (Enseñanzas obtenidas por el coronel Leclerc.)

Estas enseñanzas toman forma en cierto modo en las realizaciones que van a seguir a Koufra. La más importante es la organización de las unidades de descubierta y de combate. La brevedad y la precisión son de rigor en el vocabulario militar. La denominación dada a nuestras unidades de nueva formación: "descubierta y combate", se ajusta a esta tradición, pues esos dos nombres indican perfectamente su objeto.

En la nota Nº 138/CS de 19 de julio de 1941, cuyos extractos estimamos útil reproducir, el coronel Leclerc precisa así el empleo y las condiciones de instrucción de las unidades de descubierta y de combate:

NOTA CONCERNIENTE AL EMPLEO E INSTRUCCION DE LAS UNIDADES DE DESCUBIERTA Y DE COMBATE EN CURSO DE CONSTITUCION EN EL TCHAD

Misiones como unidades de descubierta

1º busca de informes:

a) Sobre el terreno: el jefe de patrullas debe saber apreciar la viabilidad de un terreno para las diferentes categorías de vehículos; encontrar el itinerario mejor (un rodeo juicioso de algunos kilómetros puede hacer ganar una jornada); juzgar un pozo;

b) Sobre el enemigo: estos informes serán obtenidos, en su mayor parte, por medio de la observación: observación de un palmar, de una pista, de las huellas, del cielo.

2º Seguridad:

Normalmente en beneficio de las demás unidades motorizadas con frecuencia menos móviles que ellas. Las unidades llenarán esta misión: por su presencia en una región o en un punto de paso obligado; progresando de punto de observación, por saltos de amplitud variable según el terreno y la proximidad del enemigo, importancia primordial de la elección del salto; deteniendo al enemigo cuantas veces sea posible o por lo menos dando alerta de su existencia, en tiempo oportuno, a la tropa cubierta.

Misiones como unidades de combate
Principios generales

No estando blindadas estas unidades sino fuertemente armadas, triunfan del adversario por la maniobra, maniobra que tiende a aplicar un fuego todo lo violento posible sobre los flancos o la retaguardia de un adversario previamente fijado en su frente. El jefe, en todos los escalones, deberá pues conservar una reserva (aún cuando solo sea de algunos coches) dispuesta a maniobrar. Con semejantes unidades, uno de los principales factores de éxito reside en la sorpresa y brutalidad de apertura del fuego que no pueden ser obtenidas sino por una tropa muy a la mano. No se puede esperar ningún rendimiento si no se dispone de jefes de coches decididos al riesgo y capaces de tomar por sí solos iniciativas juiciosas. Tratar de elegir su terreno permitiendo que las evoluciones no paralicen a los coches y procurando, en la medida de lo posible, los desfiles. El combate de una unidad motorizada en un terreno en que no puede evolucionar equivale a las cargas de caballería de Reischoffen en los campos de lúpulo. Las posibilidades en este particular varían con cada uno de los materiales y se mejoran sin cesar.

Combate ofensivo

Atacar siempre que sea posible llegando de una dirección no esperada por el adversario y en plazos no previstos por él. El lugar del jefe muy adelante al principio del combate,

a fin de poder tomar a tiempo las decisiones. Maniobrar por medio de amplios movimientos envolventes o desbordantes. El combate debe ser corto; si la decisión no puede ser obtenida en un punto, buscarla en otro. Los elementos que pueden combatir a pie deben hacerlo salvo caso excepcional. La distancia a la cual los combatientes a pie pueden alejarse de los coches no puede ser fijada matemáticamente: con un adversario inerte o que tenga mucha prisa, una infiltración atrevida de elementos a pie debe ser buscada siempre que el terreno se oponga a la progresión de los coches; con un adversario motorizado también y muy activo, debe ser mantenido un enlace estrecho entre combatientes a pie y coches.

El objeto esencial del combate a pie consiste siempre en buscar una utilización del terreno imposible para los coches. Ciertas armas deben recibir las misiones permanentes de D.C.A. La ayuda mutua entre coches es una obligación, y con este objeto podrán hacerse acoplamientos en el interior de las patrullas.

Combate defensivo

Si no existe punto de paso, la misión defensiva será cumplida ejecutando acciones ofensivas contra los flancos o las retaguardias del enemigo, contra su línea de comunicaciones, contra sus convoyes, acciones siempre posibles si el terreno no se opone a ello. Si el punto de paso obligado existe, saber combinar el fuego y los obstáculos naturales o artificiales, no olvidar que el ataque por medio de para-

caidistas detrás del obstáculo se convertirá pronto en regla: dispositivo en profundidad y reserva móvil como consecuencia; la inferioridad numérica, caso normal en defensiva, será contrarrestada por una movilidad y una actividad todo lo grande que sea posible.

Medios de que disponen (1)

1º Unidad de combate: el pelotón. Cada pelotón debe disponer de un armamento completo, pudiendo ser, salvo ciertas armas de grueso calibre, servido en tierra o en camión, debiendo también poder ser fraccionado cada pelotón en dos patrullas.

Encuadramiento previsto por pelotón: un jefe de pelotón, un ayudante, jefe de la segunda patrulla. Por coche: un jefe de coche europeo.

2º Célula de combate: el coche. No olvidar que cada coche que dispone de un arma automática constituye la célula de combate.

No se maniobra ya con los G. M. o con grupos de combate, sino con coches que comprenden un equipo cada uno. Un coche que toma la iniciativa atrevida o realiza un tiro eficaz puede determinar el triunfo.

3º Utilización del armamento: La utilización mejor del armamento constituye uno de los principales problemas de combate: el jefe de pelotón dará, siempre que sea posible, su misión a las armas de grueso calibre (ametralladoras de

(1) Daremos el detalle de la composición para cada operación.

20 milímetros, de 13 milímetros con 2 o morteros); las piezas de pequeño calibre deberán frecuentemente hacer prueba de iniciativa. El fuego será conducido, tomando aparte, siempre que sea posible, a los vehículos enemigos; tratando de concentrar los fuegos sobre los objetivos vulnerables.

4º Vehículos no protegidos pero rápidos: es necesario conocer perfectamente sus posibilidades, teniendo en cuenta el terreno y la temperatura. Adaptar la carga a la misión pedida (distancia), y a la estación. Prever, aún en curso de combate, la lucha contra el incendio, normalmente a cargo del chofer.

Como consecuencia de la creciente importancia de los transportes hecha posible por el aumento constante del número de los vehículos (1), todas las cuestiones anejas a la motorización de las unidades van a precisarse por el estudio y la práctica, en el período que se comprende entre Koufra y las operaciones de 1942. Remitimos, pues, al lector, desde ahora, a los cuadros técnicos (documentos anejos).

* * *

(1) El Tchad tendrá 600 vehículos aproximadamente en el momento del Fezzan 1942; 850 en el momento del Fezzan-Tripolitania 1943. Para Fezzan-Tripolitania 1.500 camiones aproximadamente (comprendidos en esta cifra los camiones puestos a disposición del Tchad por el Cameroun y el Oubangui) serán empleados.
Al problema de los vehículos se une el problema de los choferes: el Cameroun formará 2.500 choferes indígenas en 1941-1942. Se había creado una canción: "Somos los buenos choferes del general De Gaulle... De Gaulle."

En el terreno de la aviación los progresos serán considerables.

Nuestros equipos, en su mayor parte, no tenían ninguna práctica sahariana a fines de 1940 y principios de 1941. Eso explica los resultados muy débiles obtenidos entonces. No ocurrirá lo mismo en las operaciones siguientes como consecuencia de numerosos vuelos de entrenamiento ejecutados y de una formación técnica confirmada durante todo el período que seguirá a Koufra.

FUERZAS FRANCESAS
LIBRES

El Comandante en Jefe

ORDEN

El coronel que manda las tropas del Tchad, regulará la ocupación de Koufra en lo que concierne a las tropas francesas, de suerte que quede en Koufra, permanentemente, un destacamento francés, bajo el mando de un oficial escogido y que los colores franceses continúen arbolados allí.

La cuestión de organización del mando y de abastecimiento serán reguladas definitivamente por el general De Gaulle, después de su visita a El Cairo, de acuerdo con el general Wavell.

Destinatarios:

Comandante militar del Tchad.
Archivos.

Fort-Lamy, 23 de marzo 1941.

EL GENERAL DE GAULLE
Comandante en Jefe
de las Fuerzas Francesas Libres

FEZZAN

FEBRERO - MARZO 1942

Necesidad del acto ofensivo. Sus características. Ventajas e inconvenientes

Koufra había sido una magnífica afirmación de la voluntad de combate de la Francia combatiente.

Pero la guerra continuaba y en otros teatros de operaciones otras tropas de la Francia combatiente estaban comprometidas. Con el nuevo año que nacía las tropas del Tchad debían tener, lo mismo que las otras, sus nuevos combates. Habían hecho suyo aquel principio de la división marroquí, nuestra más gloriosa división de la guerra 1914-1918: "No puede haber un sector en reposo mientras el enemigo ocupe la Francia."

La misma causa, de mantener a Francia en la guerra subsistía.

* * *

El acto ofensivo era para las tropas del Tchad una necesidad: lo era geográficamente. El enemigo estaba lejos, a 600 u 800 kilómetros de nuestras bases, y, por consiguiente, el acto ofensivo debía preceder a todo combate.

Lo era moralmente. Las jornadas que se siguen estaban todas llenas de hechos, decisiones y acciones que no tenían sentido sino para un acto ofensivo: convoyes de esencia que

venían del Sur, preparación de los vehículos de carga dispuestos para el tiro en marcha, compases solares fijados sobre los cuadros de los coches directores.

De todo ello resultaba una especie de fiebre, de exaltación moral de la ofensiva que los últimos éxitos británicos de noviembre-diciembre de 1941, en la frontera de la Cirenaica, hacían todavía aumentar.

Más aún que necesidad geográfica y moral, el acto ofensivo era una necesidad de orden militar propiamente dicho, porque el acto ofensivo es lo que únicamente mantiene, con su ejecución, el valor ofensivo de una tropa.

Considerado desde el punto de vista más general en fin, el acto ofensivo era, para la Francia combatiente, una necesidad. Desde el primer día había sido trazado el camino en ese sentido, y en él era preciso perseverar.

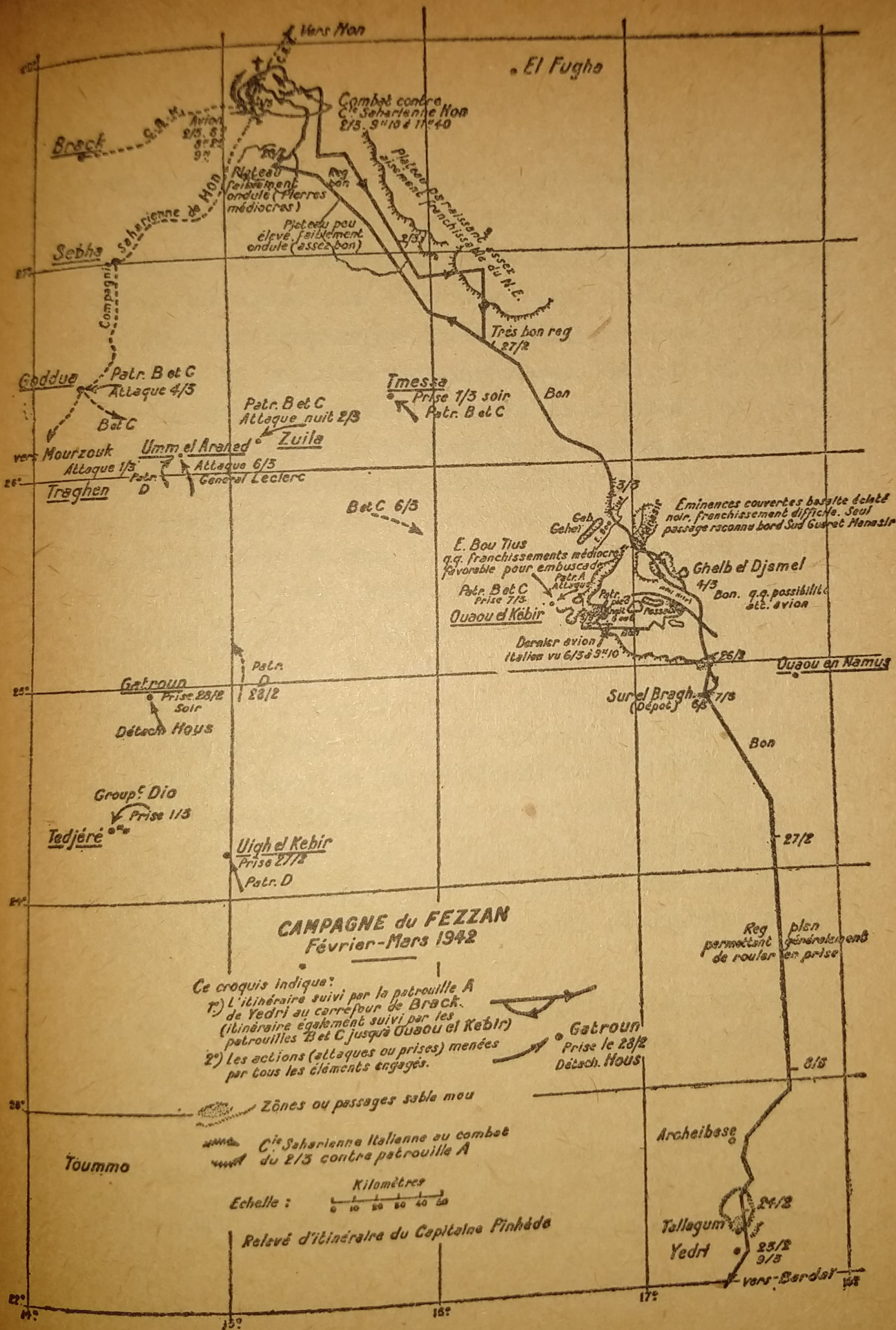
* * *

¿Cuáles habían de ser las características de ese acto ofensivo de mañana? Habría de tener sus características propias, diferente de Koufra que hemos dejado indicada, diferentes también de aquellas que caracterizarán al Fezzan-Tripolitania 1942-1943.

En su preparación, y hasta el mismo momento de su ejecución, iba a estar señalado, como consecuencia de las circunstancias, por una grave imprecisión en su forma: habría de hacerse con o sin los británicos.

Con los británicos, en caso de que éstos continuaran avanzando hacia la Tripolitania.

El acto ofensivo debería en ese caso ser seguido de la ocupación del terreno conquistado.



Vers Mon
El Fugha
Combat contre Cie Saharienne Mon 2/3. 9h10 à 11h40
Avion 2/3. 8h 8h 9h
Brack
Plateau faiblement ondulé (Pierres médiocres)
Plateau peu élevé, faiblement ondulé (assez bon)
Plateau paraissant assez aisément franchissable du N.E.
Compagnie Saharienne de Mon
Sebha
Très bon reg 27/2
Goddua
Patr. B et C
Attaque 4/3
B et C
vers Mourzouk
Tmessa
Prise 1/3 soir
Patr. B et C
Bon
Patr. B et C
Attaque nuit 2/3
Zuila
Umm el Araned
Attaque 1/3
Attaque 6/3
Patr. D
General Leclerc
Traghen
B et C 6/3
3/3
Eminences couvertes basalte éclaté noir, franchissement difficile. Seul passage reconnu bord Sud Guaret Manasir
Geb. Gehei
E. Bou Tius
q.q. franchissements médiocres favorable pour embuscade
Patr. A Attaque
Patr. B et C
Prise 7/3
Ouaou el Kébir
Ghelb el Djsmel
4/3
Bon. q.q. possibilité att. avion
Dernier avion italien vu 6/3 à 9h10
26/3
Ouaou en Namus
Patr. D 28/2
Gatroun
Prise 28/2 Soir
Détach. Hous
Sur el Bragh (Dépot)
7/3
6/3
Bon
Groupe Dio
Prise 1/3
Tedjéré
Uigh el Kebir
Prise 27/2
Patr. D
27/2
CAMPAGNE du FEZZAN
Février-Mars 1942
Reg plan permettant généralement de rouler en prise
Ce croquis indique:
1°) L'itinéraire suivi par la patrouille A de Yedri au carrefour de Brack. (itinéraire également suivi par les patrouilles B et C jusqu'à Ouaou el Kebir)
2°) Les actions (attaques ou prises) menées par tous les éléments engagés.
Gatroun
Prise le 28/2
Détach. Hous
8/3
Zônes ou passages sable mou
Cie Saharienne Italienne au combat du 2/3 contre patrouille A
Archeibese
Toummo
Kilomètres
Echelle :
0 10 20 30 40 50
24/2
Tallagum
Yedri
23/2
9/3
vers Bardaï
Relevé d'itinéraire du Capitaine Pinhède
14°
15°
16°
17°
18°

Sin los británicos, en el caso de que éstos fueran detenidos en su avance.

El acto ofensivo debería tomar entonces una forma diferente. No podría estar seguido de una ocupación del terreno y, si era mantenido en su forma primera, con ocupación del terreno conquistado, según todas las probabilidades, se convertiría en desastre. Nuestro acto ofensivo debería, no solamente ser diferente en su ejecución según la participación o no participación de los británicos, sino que, como ya lo hemos hecho notar más arriba, debería esa circunstancia ser tenida en cuenta para la preparación del mismo. Era este un detalle igualmente grave.

¿Qué elementos permitirían juzgar con tiempo suficiente la decisión que convendría tomar? (1) ¿Qué ocurriría a las columnas francesas si los británicos no traspasaban la frontera de la Cirenaica? Y si los éxitos británicos al oeste se desarrollaban rápidamente, ¿no correría el riesgo la intervención francesa de ser demasiado tardía?

Tal fué la situación durante todo el período de preparación. El acto ofensivo fué, pues, colocado bajo el signo de la imprecisión más completa en su forma y preparación.

Nuestro mando había deducido justamente de ello que el peligro a evitar era una precaución prematura.

---

(1) La salida de los colonos franceses tendrá lugar el 17 de febrero de 1942. Ahora bien, en 1º de febrero, piensa el general Leclerc "ser útilmente señalado dentro de unos diez días entre las intenciones británicas".

Veamos ahora los hechos en su desarrollo: el avance victorioso británico fué detenido por una contraofensiva ítaloalemana. Ninguna ayuda británica era, pues, de esperar.

Pero el acto ofensivo francés habría de verificarse. Era, como lo hemos dicho, una necesidad. Debería ser mantenido, y lo sería en forma apropiada a la situación, que vamos a precisar en sus grandes líneas. Por lo menos, como compensación tendría la ventaja de la preparación, ejecución y regreso completamente independiente, a las órdenes únicas del mando francés local encargado de la operación, es decir, del general Leclerc.

Por su forma, recordaría un tipo de golpe de mano de la guerra de 1914-18, tipo bastante frecuente que confiaba a algunos grupos de hombres la misión de surgir en un momento determinado en diversos puntos de una posición ocupada por el enemigo: abrigos, puestos de vigías, emplazamientos de armas.

Pero aquí se trataba de un golpe de mano a la escala de la Francia entera, y los problemas nuevos eran creados por esta misma amplitud.

* * *

Las ventajas de esta operación-golpe de mano, eran considerables. Ya hemos insistido sobre el punto de vista militar capital del mantenimiento del espíritu ofensivo de las tropas. Existían igualmente otras ventajas más particulares: el Fezzan era un terreno de acción entonces casi desconocido de nuestras tropas, que iban a recorrerlo en todos los sentidos, lo que resultaría rico de experiencias para el por-

venir; una inquietud, una inseguridad iban a ser lanzadas contra el enemigo persuadido hasta entonces, como se prueba por los documentos encontrados, de que una acción contra el Fezzan era imposible por nuestra parte. Esta operación, en fin, permitiría numerosas comprobaciones de orden técnico.

Pero estas ventajas no estaban exentas de inconvenientes: la carta de la sorpresa sería quemada para el porvenir. El enemigo, sacando enseñanzas de sus fracasos, habría de modificar completamente y de hacer mucho más serio su sistema de defensa. La llegada de tropas alemanas al Fezzan, durante el año 1942, habría, muy verosímilmente, de ser también una consecuencia de nuestros éxitos de comienzos de 1942.

Sea lo que sea, las ventas de esta operación-golpe de mano, debían superar con mucho, en importancia, los inconvenientes que de ellas habían de derivarse.

Ideas de maniobra

En una carta dirigida por el general Leclerc al comandante Hous de Fort-Lamy, el 1º de febrero de 1942, se nos dan las primeras precisiones respecto a las ideas de maniobra de estas operaciones.

Las partes esenciales de dicha carta son las siguientes: "Mi intención, si los británicos renuncian por esta primavera al ataque de la Tripolitania, es hacer ejecutar una operación de ida y vuelta reducida sobre el Fezzan: bastante fuerte para alarmar al adversario y obtener enseñanzas útiles; bastante débil para permitir una reconstitución rápida del depósito de esencia en caso de que la operación inicial fuera repetida (vehículos reducidos al mínimum más estricto). Esta operación consistiría en una serie de patrullas y de golpes de mano con un mínimum de misiones de aviación (fotos, bombardeo, acompañamiento). Ejecución probable: a partir del 15 de febrero. En cuanto sea útilmente informado por el comandante Barlow (oficial de enlace británico enviado al Cairo el 1º de febrero de 1942 para informarse respecto a las intenciones británicas), es decir, en unos diez días aproximadamente, iré a verle a usted en avión."

La ejecución de esta operación está evidentemente subordinada a la autorización del general De Gaulle.

Las ideas de maniobra son a continuación precisadas en una nota adjunta al legajo de operación. Las reproducimos íntegramente:

"Las ideas de maniobra esenciales son las siguientes:

"a) Obtener una profundidad inmediata del campo de batalla para la sincronización de las llegadas a los diferentes teatros. Esta profundidad inmediata parece indispensable para procurar a la agrupación de ataque del comandante Dio y a los T. C| la zona de seguridad necesaria. Debe en efecto, dificultar la acción de la aviación y de los destacamentos motorizados enemigos.

"Esta profundidad inmediata necesita una salida por el máximum de itinerarios posible. Tres serán utilizados, del oeste al este (1).

'Itinerario por Tummo, el más largo pasa Uigh El Kebir, teniendo la ventaja de ser conocido, pero el inconveniente de precisar el territorio de Vichy; itinerario por Kourizo, más corto en 150 kilómetros, pero desconocido y reputado impracticable, en particular por un informe italiano de 1935; itinerario por el Tibesti y Yedri, conocido en parte, teniendo el inconveniente de ser penoso para los coches, pero la ventaja de rodear inmediatamente por el este la línea de puestos italianos de la Hofra.

"b) Obtener la sorpresa, es decir, recorrer los 600 u 800 kilómetros de la marcha de aproximación sin ser descu-

---

(1) Ver estados de itinerarios y capítulo "Los Itinerarios", página...

biertos. Con este fin, toda emisión de radio, aún para el reglaje de los puestos, está prohibida antes de la toma de contacto; todo reconocimiento aéreo preliminar será suprimido;

"c) Obrar con el máximum de rapidez: nuestras fuerzas, atacando solas, pueden en algunos días, ver intervenir refuerzos enemigos aéreos poderosos y también terrestres. Es preciso terminar antes de su llegada;

"d) Especialización de los medios: las patrullas de largo campo de acción serán reservadas a los pelotones de D. C.; el ataque del puesto o de los puestos será reservado al G. N. llevado, suministrando un efectivo de combatientes en pie superior;

"e) Limitación de los medios: determinada por el gasto posible de esencia a fin de cumplir la promesa hecha al comandante británico en caso de reanudación de la ofensiva general. Este es el motivo por el cual se llevará una sola pieza de artillería (1);

"f) Amplia autonomía de las agrupaciones. Esta amplia autonomía parece indispensable dada la importancia de las distancias y la velocidad requerida. Como en todo golpe de mano la máquina, una vez lanzada, no podrá soportar más que modificaciones de detalle."

---

(1) Dicha pieza sería una pieza pesada, pues no existía ningún informe preciso sobre los trabajos de defensa ejecutados en Fezzan de un año a esta parte.

Fuerzas puestas en juego y sentido general de su respectiva misión

Estas fuerzas comprenderán:

Cuatro patrullas: patrulla A, capitán Geoffroy, capitán Pinhede, oficial navegante; patrullas B y C, capitán de Guillebon; patrulla D, capitán Massu. Un grupo de ataque, comandante Dio. Dos pelotones de combate de D. C., comandante Hous; el G. N. T. (grupo nómada del Tibesti), capitán Sarrazac; una base avanzada, comandante Hausherr y un T. C. de conjunto. Las formaciones aéreas.

Precisemos la composición y sentido general de la misión de cada uno de estos elementos.

Patrulla A

Fuerza: 10 coches (radio de acción 1.300 kilómetros); 4 hombres por coche, un médico para el conjunto (1);

(1) Médico capitán Chauliac. Con las patrullas B-C estará el médico capitán Diagne; con la patrulla D, el médico capitán Monfort; con el grupo Dio, el médico capitán Mauric; con la base avanzada, el médico capitán Lami; con el destacamento Hous el médico capitán Borie.

una arma pesada, un mortero; un puesto de radio; un T. C. adaptado (5 camiones) capaz de recompletar la patrulla en esencia al cabo de 800 kilómetros, de enterrar una seguridad de esencia de 400 kilómetros y de volver solo. (10 días de agua y 30 días de víveres por hombre). Se cuentan 5 litros por día en invierno y 8 a 10 litros por día en verano.

Misión: salida del Tibesti por Yedri (ver itinerario), subida hacia el norte, envío de su T. C. de la región de Ouaou El Kebir, gana después la región de la encrucijada de caminos Hon-Brack y Hon-Sebha. Sube una emboscada en esta región y después patrulla en dirección de Sebha. Regreso por Ouauou El Kebir (reconocimiento de este puesto). Provisión de esencia en la "seguridad enterrada".

Patrullas B y C

Fuerza: Idéntica para las dos patrullas. 10 coches (radio de acción 1.200 kilómetros); 4 hombres por coche, un médico para el conjunto; un arma pesada; un mortero; un puesto de radio sobre un coche de combate; un T. C. (11 camiones para el conjunto) capaz de recompletar las patrullas al cabo de 800 kilómetros y de volver solo. (10 días de agua y 30 días de víveres por hombre.)

Misión: Deben operar, en principio, en conjunto. La misma salida que la patrulla A (ver itinerario A). Liberación del T. C. en la región de Ouaou El Kebir, después progresión en dirección de Tmessa, Zuila, Umm El Ara-

neb. Reconocimiento de la desembocadura de Umm El Araneb hacia el sur con posibilidad de atacar a Traghen, Goddua en función de las posibilidades de esencia. Regreso por Uigh El Kebir o por Ouaou El Kebir.

Patrulla D

Fuerza: 10 coches (radio de acción 1.000 kilómetros); 4 hombres por coche, 1 médico para el conjunto; 1 arma pesada y 1 mortero; 1 puesto de radio; 1 T. C. adaptado (5 camiones) capaz de recompletar la patrulla después de 800 kilómetros y de alcanzar Uig El Kebir solo. (6 días de agua y 20 días de víveres por hombre).

Misión: Partida con el grupo Dio del cual constituye la vanguardia. Una vez alcanzado Uigh El Kebir, dirigirse a Umm El Araneb y, eventualmente, a Traghen. Regreso por Uigh El Kebir (ver itinerario).

Observación general sobre las patrullas: todos los destacamentos de transporte de esencia que retornen solos deben ser escoltados.

En resumen, estas cuatro patrullas cperarán entre la Hofra incluída y el camino de Mourzouck-Hon incluído, con el único enlace entre ellas (salvo para las patrullas B y C) que aquél realizado por los informes que les pasará por radio el P. C. de retaguardia; pero, el solo hecho de trabajar simultáneamente en la zona considerada debe proporcionarles ocasiones de combate (movimientos enemigos de autos aislados, de patrullas, de meharistas, etc.).

Su principal defensa contra la aviación enemiga será su movilidad, su débil efectivo y el fuego de su arma pesada.

Grupo de ataque Dio

Fuerza: el G. N. B. reforzado por europeos: dos pelotones de dos secciones (15 coches y 1 ambulancia); 1 pieza de Howitzer con 225 tiros (5 camiones) (1). Un arma pesada de D. C. A. El P. C. del comandante Dio no comprende más que su propio pick-up y el de su adjunto. Un T. C. adaptado (5 camiones) capaz de dar 400 kilómetros de esencia después de los 800 primeros kilómetros y de volver solo. (6 días de agua, 20 días de víveres por hombre).

Misión: Ganar Uigh El Kebir por Toummo (ver itinerario), atacar después el puesto de Tedjere (1) preparándolo al máximum con el Howitzer. El general Leclerc, el oficial de enlace aviador y el coche radio del general harán movimiento con la G. N. B.

---

(1) Este Howitzer había sido donado por los británicos a las fuerzas francesas del Tchad en julio de 1941, en Koufra. Representaba nuestra artillería pesada. Tiene por delante algunas hermosas jornadas de guerra: mañana estará en la toma de Tedjere, en enero de 1943 contribuirá a la capitulación de Umm El Araneb, en marzo de 1943 estará en la defensa de Ksar Rhilane (Tnez).

(1) A la salida se había previsto que este grupo tendría que atacar a Gatroun. Los informes obtenidos después de la captura del chouf del Domaze harán reemplazar Gatroun por Tedjere. Por contragolpe, el destacamento Hous tendrá coom objetivo a Gatroun. Encontrándose en Tedjere el máximum de los efectivos enemigos y no en Gatroun según los informes, era lógico emplear los medios más importantes contra Tedjere.

Destacamento Hous

Fuerza: Dos pelotones de D. C., que comprenderá cada uno 10 coches (comprendido en el grupo el coche de radio) con dos armas pesadas y un mortero. Un médico para el conjunto. Dos A. M. que se reunirán al destacamento Hous en la región de Gatroun. Un T. C. (11 camiones) capaz de dar 800 kilómetros de esencia después de los 800 primeros kilómetros. (6 días de agua, 20 días de víveres por hombre).

Misión: Ganar Huigh El Kebir por el itinerario de Kourizo (ver itinerario). Tomar contacto con el grupo Dio. Ejecutar un raid contra Gatroun (inicialmente había sido previsto contra Tedjere). Esperar después en el macizo, a 25 kilómetros de Gatroun dispuesto a apoyar al grupo Dio o de dirigirse hacia el norte.

Grupo nómada de Tibesti

Fuerza: 120 combatientes en dos pelotones en camello (capitanes Sarrazac y Florentin, teniente Bazelaire); armamento automático ligero. (Supresión del 37 milímetros y del 81 milímetros de dotación por razón de aligeramiento).

Misión: Un pelotón a la disposición del comandante Dio para patrullar en la región de Tedjere. Un pelotón a la disposición de la base avanzada para patrullar en la región de Huigh El Kebir.

Base avanzada

Fuerzas: 1 coche de mando; 1 coche radio aviación; 3 A. M. con 3 camiones, teniente Serizier; 1 camión Bedford de mando; 1 arma pesada; 8 camiones de T. C. conduciendo material de aviación y una sección reducida de tiradores.

Misión: Ganar Uigh El Kebir detrás del grupo Dio por Toummo. Guardar el puesto de agua de Uigh El Kebir. Papel regulador para los abastecimientos, aportación de esencia, etc. . .

Regreso del conjunto bien por Toummo, o bien por Kourizo, como consecuencia del reconocimiento del comandante Hous.

Repliegue de la base por orden del general.

Aviación

Fuerza: 4 Lysander; 4 Glenn Martín; 2 Potez sanitarios; 1 Potez 540.

Misión: Observación, reconocimiento; ametrallamiento y bombardeo ligero; bombardeo pesado

Apenas cien vehículos de combate van a atravesar un país tan extenso como Francia para llevar, durante algunos días, una forma bien particular de guerra sahariana que se parece a la guerilla motorizada.

LOS ITINERARIOS

Van a darse en este capítulo algunas impresiones sobre los itinerarios de ataques seguido por nuestras tropas. Estos itinerarios son en número de tres:

Itinerario Zouar-Wour-Toummo-Uigh El Kebir, seguido a la ida por la patrulla D, el grupo de ataque y la base avanzada.

Itinerario Zouar-Wour-Kourizo-Uigh El Kebir, seguido a la ida por el destacamento Hous y a la vuelta por el conjunto de tropas de operaciones, salvo las patrullas A, B y C.

Itinerario Zouar-Bardai-Yedri-Brack, seguido por las patrullas A, B y C.

Estos itinerarios, con excepción del de Toummo, serán igualmente seguidos para la campaña Fezzan-Tripolitania en noviembre 1942 - febrero 1943.

Aconsejamos al lector que tenga a la vista estos tres itinerarios a medida que vamos dando algunas precisiones relacionadas con cada uno de ellos.

Itinerario Zouar-Wour-Toummo-Uigh El Kebir

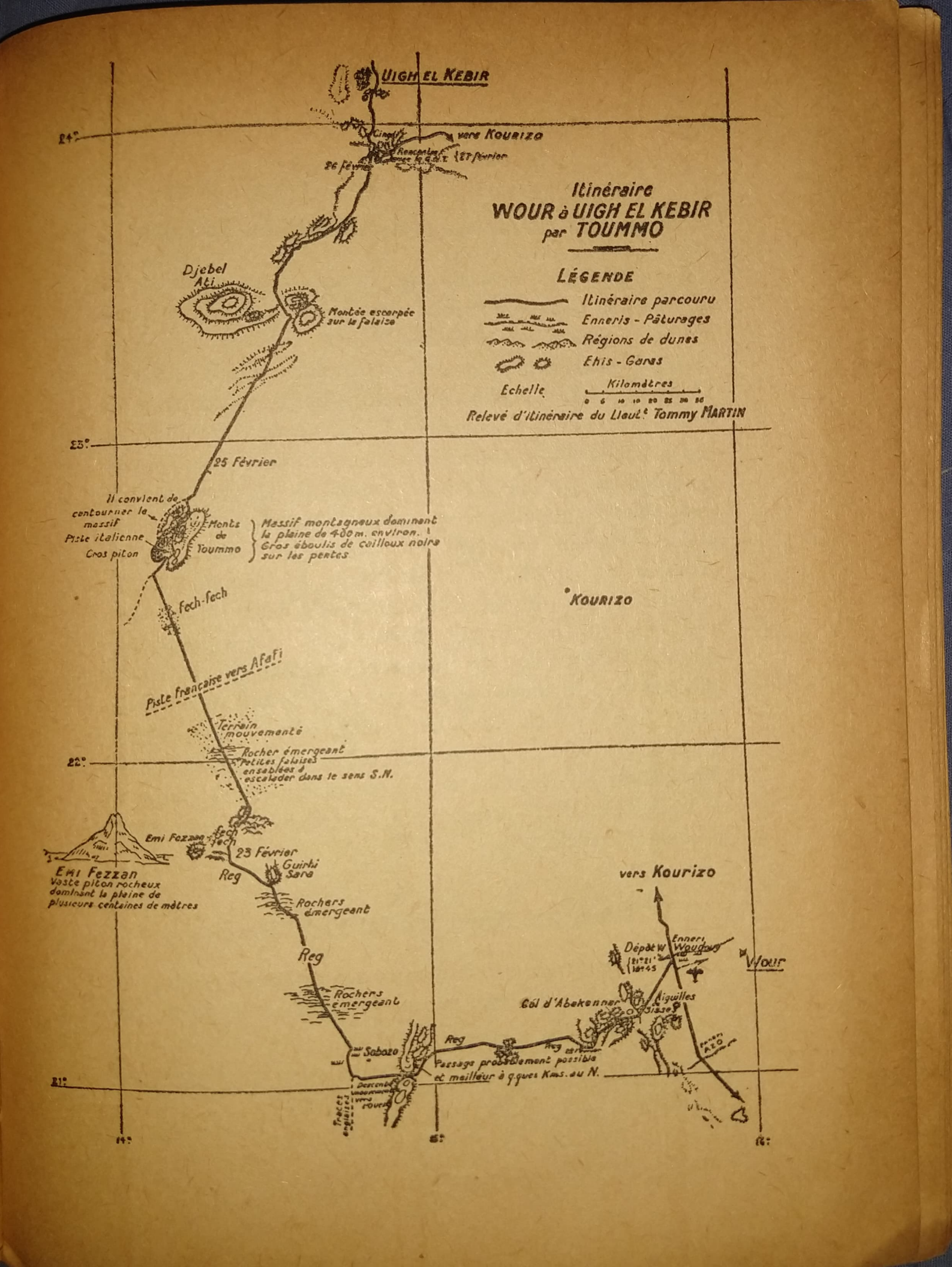
El máximum de informes que puede darse respecto a este itinerario, como por otra parte respecto a los siguientes, ha sido llevado al levantamiento mismo del itinerario. Debemos limitarnos aquí a dar algunas precisiones de orden más bien histórico o que no pueden ser dadas en un plano de itinerario. Este itinerario ha sido seguido, en su parte norte, región de Toummo, por el mayor italiano Torelli en 1935. Era el único considerado como susceptible de ser recorrido en automóvil en 1940-1941. El plano que figura en nuestro estudio ha sido ejecutado por el teniente Tommy Martin, en el curso de las operaciones de febrero-marzo 1942.

Este itinerario tiene dos partes comunes con el itinerario por Kourizo, una al sur, de Zouar a Wour, la otra al norte, de Cinge a Uigh El Kebir. Hemos prescindido de reproducir la parte sur común con Kourizo (Zouar-Wour).

Para la salida, tiene este itinerario varios inconvenientes:

Es conocido por los italianos; tiene unos 150 kilómetros más que el itinerario de Kourizo; pasa por A. O. F.

Habida cuenta de estos inconvenientes este itinerario de Tuommo, es en conjunto más difícil como terreno que el de Kourizo, y no será utilizado más que una vez en el curso de nuestras operaciones saharianas (trayecto de ida a las operaciones del Fezzan, febrero-marzo 1942).



Itinéraire
WOUR à UIGH EL KEBIR
par TOUMMO
LÉGENDE
Itinéraire parcouru
Enneris - Pâturages
Régions de dunes
Ehis - Garas
Echelle
Kilomètres
0 5 10 15 20 25 30 35
Relevé d'itinéraire du Lieut.t Tommy MARTIN
UIGH EL KEBIR
vers KOURIZO
27 février
26 février
Djebel Ati
Montée escarpée sur la falaise
25 Février
Il convient de contourner le massif
Piste italienne
Gros piton
Monts de Toummo
Massif montagneux dominant la plaine de 400 m. environ. Gros éboulis de cailloux noirs sur les pentes
Fech-fech
KOURIZO
Piste française vers Afafi
Terrain mouvementé
Rocher émergeant
Petites falaises ensablées à escalader dans le sens S.N.
Emi Fezzan
Fech fech
23 Février
Guirhi Sara
Reg
Rochers émergeant
Reg
Rochers émergeant
Emi Fezzan
Vaste piton rocheux dominant la plaine de plusieurs centaines de mètres
vers Kourizo
Dépôt W
Enneri Woudoug
Wour
Col d'Abekenner
Aiguilles
Sisses
Sabozo
Reg
Passage probablement possible et meilleur à q.ques Kms. au N.
Traces anglaises
24°
23°
22°
21°
14°
15°
16°

Itinerario Zouar-Wour-Kourizo-Uigh El Kebir

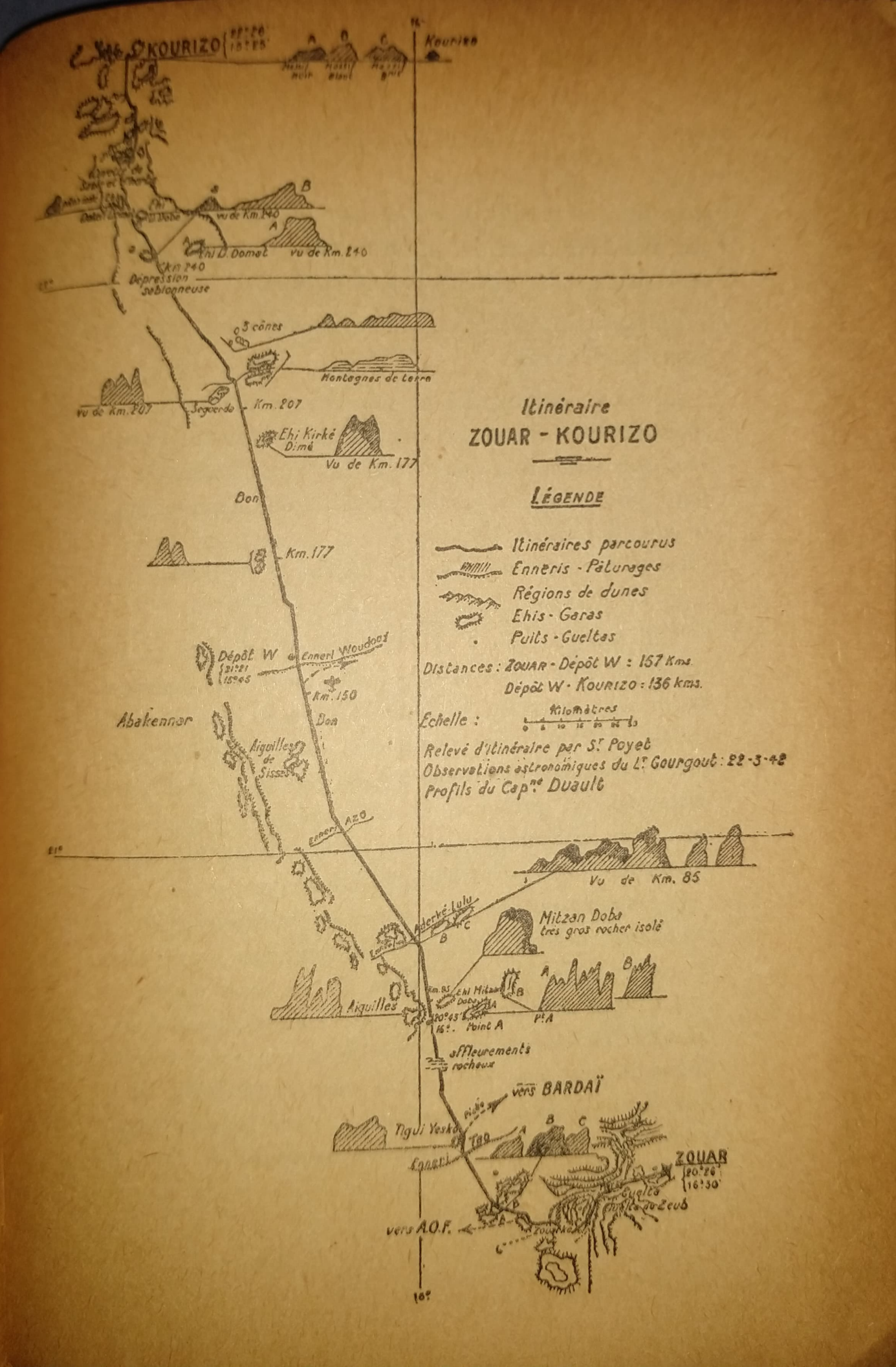
El pasaje por Kourizo con aparatos motorizados era considerado como imposible tanto por los franceses como por los italianos en 1940-1941.

Es el reconocimiento del comandante Hous (capitán Massu, capitán Duault, teniente Dubut, subteniente de Bazelaire, teniente Lartigolle) el que, en abril de 1941, va por primera vez, a conducir a la conclusión de la practicabilidad del paso de Kourizo después de algunos preparativos. Dichos preparativos no habrán de ser efectuados sino por la columna que sube en febrero de 1942 para no arriesgar la pérdida del beneficio de la sorpresa. El itinerario por Kourizo se convertirá desde entonces en habitual para nuestras tropas aliadas hacia Uigh El Kebir, Gatroun y Morzouck. Es interesante señalar que jamás los italianos han intentado ningún reconocimiento hacia Kourizo y que parecen no haber tenido nunca conocimiento de este itinerario como camino posible de invasión (1). El éxito de nuestra marcha de aproximación en la campaña de noviembre 1942 - enero 1943, contribuye en gran parte, a que tal suceda.

Itinerario Zouar-Bardai-Yedri-Brack

Para la parte de este itinerario Zouar-Bardia-Yedri, nos hemos abstenido de levantar un plano. Este plano no hu-

(1) Ha de hacerse notar, que, viniendo del norte este paso está cerrado por una cadena de dunas impresionantes.



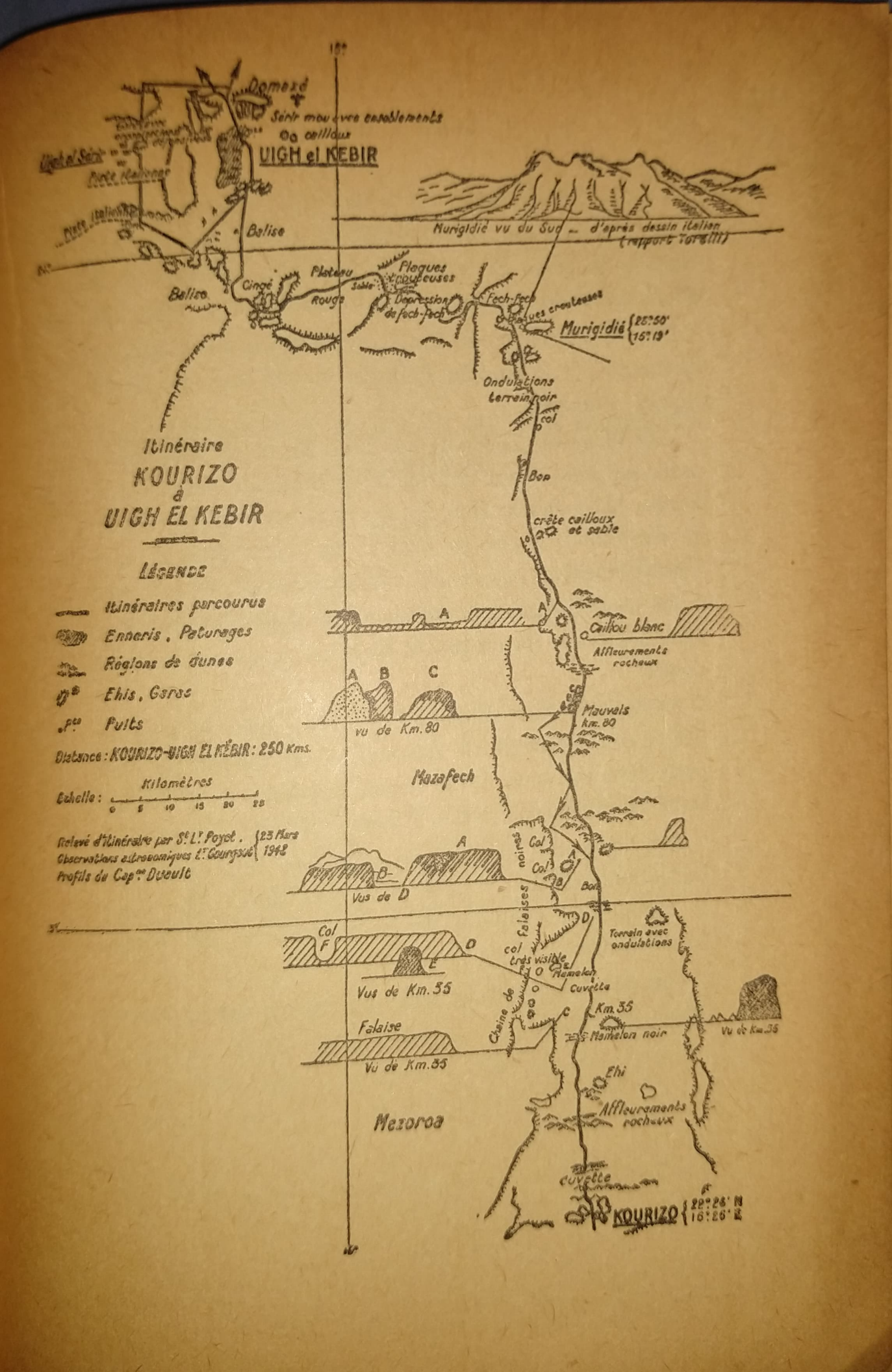
Itinéraire
ZOUAR - KOURIZO
LÉGENDE
Itinéraires parcourus
Enneris - Pâturages
Régions de dunes
Ehis - Garas
Puits - Gueltas
Distances : ZOUAR - Dépôt W : 157 Kms.
Dépôt W - KOURIZO : 136 kms.
Echelle : Kilomètres
Relevé d'itinéraire par Sr Poyet
Observations astronomiques du Lt Gourgout : 22-3-42
Profils du Capne Duault
KOURIZO
Kourizo
vu de Km. 240
Ehi D. Domat
vu de Km. 240
Km 240
Dépression sablonneuse
3 cônes
Montagnes de terre
vu de Km. 207
Km. 207
Ehi Kirké Dimé
Vu de Km. 177
Bon
Km. 177
Dépôt W
Enneri Woudous
Km. 150
Abakennar
Bon
Aiguilles de Sisses
Enneri AZO
Vu de Km. 85
Aderké-Lulu
Mitzan Doba très gros rocher isolé
Aiguilles
Ehi Mitzan Doba
Point A
Pt A
affleurements rocheux
vers BARDAÏ
Tigui Yeska
Enneri
ZOUAR
Guelta
vers A.O.F.

biera sido, en efecto, de interés, por tratarse de una parte que a la hora actual es una pista bien trazada y sobre la cual ningún error de dirección es posible.

He aquí, sin embargo, algunos detalles sobre esta parte Zouar-Bardai-Yedri.

La pista Zouar-Bardai ha sido inaugurada en mayo o junio de 1941 por el comandante de Tournadre y mejorada más tarde, sobre todo cerca de Trou-natron. La antigua pista indígena pasaba ya cerca del Trou-natron y he aquí lo que, en 1915, escribía el comandante Thilo en "Reconocimientos del Tibesti" (Archivos militares, Fort-Lamy):

"La pista pasa cerca del Trou-natron señalado ya por Nachtigal a su paso en agosto de 1869. Este había ya hecho notar, entonces, las fumarolas que se escapaban del cráter... El grandioso espectáculo superaba mi esperanza... Las paredes de aquel abismo cortadas a pico en la parte superior, presentan un color sombrío que contrastaba sobre las estrechas vetas de sal blanca que han valido al anciano cráter su nombre de Trou-natron y que se dirigen serpenteando hacia el centro de la depresión. En el punto más inclinado se alza una tumescencia negra, como de carbón, que ofrece la figura de un cono regular en cuya cima se abre un pequeño cráter conteniendo la misma cristalización blanca que se vuelve a encontrar también formando una masa del mismo color en derredor de la base. A otro lado de esa vasta cima, a miel pies aproximadamente más arriba de aquellas márgenes, se eleva el Toussidé..."



Itinéraire
KOURIZO
à
UIGH EL KEBIR
LÉGENDE
Itinéraires parcourus
Enneris, Paturages
Régions de dunes
Ehis, Garas
Puits
Distance : KOURIZO-UIGH EL KÉBIR : 250 Kms.
Echelle : Kilomètres
0 5 10 15 20 25
Relevé d'itinéraire par St Lt Poyet. 23 Mars 1942
Observations astronomiques Lt Gourgaut
Profils du Capne Duault
Domazé
Sérir mou avec ensablements
cailloux
UIGH el KEBIR
Balise
Cingé
Plateau
Rouge
Plaques crouteuses
Depression de fech-fech
Fech-fech
Murigidié
Murigidié vu du Sud — d'après dessin italien (rapport Torelli)
Ondulations terrain noir
col
Bon
crête cailloux et sable
Caillou blanc
Affleurements rocheux
Mauvais Km. 80
vu de Km. 80
Mazafech
Vus de D
Col
Falaises noires
Col très visible
Mamelon
Cuvette
Vus de Km. 35
Falaise
Vu de Km. 35
Chaine de
Km. 35
Mamelon noir
Vu de Km. 35
Ehi
Affleurements rocheux
Mezoroa
Cuvette
KOURIZO

A unos 50 kilómetros antes de llegar a Bardai, los dibujos rupestres son visibles sobre la paredes rocosas próximas a la pista. El tramo Bardai-Yedri, actualmente de difícil recorrido, puede ser en el porvenir muy mejorado.

Para el trayecto Yedri-Brack, el plano itinerario adjunto, ejecutado por el capitán Pinhede, da un conjunto de informes suficientes.

Este itinerario Zouar-Bardai-Yedri-Brack es preferible a todos los demás para una salida en dirección del norte de Fezzan hacia Brack, Hon. Es, por una parte, pista (Zouar-Bardai-Yedri) y por su última parte, en general, sérir (Yedri-Brack).

La travesía, muy pintoresca, de la región Trou-natron-Bardai-Yedri le da un interés turístico superior a todos los demás.

Sobre este último itinerario que comprende el conjunto del terreno recorrido de nuestras tropas durante la campaña febrero-marzo 1942, hemos señalado (con flechas) todas las acciones... tomas y ataques de esta campaña.

Este itinerario es, pues, no solamente útil para seguir las acciones de las patrullas A, B y C, sino también para el estudio del conjunto de las operaciones del Fezzan, febrero-marzo 1942.

Por esta circunstancia tiene un interés mayor que los demás itinerarios.

PREPARACION Y PARTIDA DE LOS DIVERSOS ELEMENTOS

Marcha de aproximación. Toma del Chouf del Damazé. Situación de los elementos el 28 de febrero por la mañana

La ejecución es realizada, por todos los elementos en Zouar, salvo por el G. N. T. que se encuentra en la región de Wour.

La salida se verificará siguiendo el calendario de las operaciones que se inserta a continuación:

La G. N. T. sale de Wour el 19 de febrero y debe llegar a Uigh El Kebir el 27 de febrero de 1942.

* * *

La marcha de aproximación de nuestros elementos se efectúa sin llamar la atención del enemigo. Hay, pues, pocos detalles para dar respecto a todo este período que se comprende entre el 17 y el 28 de febrero de 1942 (1).

(1) Los planos de itinerarios indican las posiciones día por día.

Horario y Fechas	*Patrulla A*	*Patrulla B + T. C. de B. C.*	*Patrulla C*	*Patrulla D*	*Grupo Dio*	*Grupo Hous*
J-11.17 febrero	Sal. Zouar					
J-10.18 febrero	Par. Bardai Plen. Esenc.	Sal. Zouar				
J- 9.19 febrero	Sal. Bardai	Par. Bardai Plen. Esen.	Sal. Zouar			
J- 8.20 febrero	Par. Yedri Plen. Agua	Sal. Bardai	Par. Bardai Plen. Esen.			
J- 7.21 febrero	Sal. Yedri	Par. Yedri Plen. Agua	Sal. Bardai	Sal. Zouar	.....	Sal. Zouar
J- 6.22 febrero	.....	Sal. Yedri	Par. Yedri Plen. Agua	Par. Dep. W. Plen. Esen.	Sal. Zouar	
J- 5.23 febrero	Par. Ouaou Plen. Esenc. Depos. Esenc.	.....	Sal. Yedri	Par. Sobozo	Par. Dep. W. Plen. Esen.	Sal. de W. Plen. Esen. y agua
J- 4.24 febrero	Sal. Ouaou	Par. Ouaou Plen. Esen. Espera C.		Par. Fezzan Plen. Agua	Par. Sobozo	Kourizo Trabajo
J- 3.25 febrero	Regreso T. C.	.....	Par. Ouaou Plen. Esen.	Par. Toummo	Par. Fezzan Plen. Agua	Kourizo Trabajo
		Reagrupamiento B. y C. y regreso del T. C.				
J- 2.26 febrero	.....	Salida de Ouaou		.....	P. en Toummo	Sal. Kourizo
J- 1.27 febrero	Enc. (noche)	Tmessa (noche)		Uigh (noche)	.....	Uigh (noche)
J- 1.28 febrero	Enc. (mañana)	Tmessa (mañana)		Uigh (mañana)	Uigh (mañana)	Uigh (mañana)

La radio, como ya lo hemos señalado, tenía que observar un silencio absoluto por ser esa una de las condiciones indispensables para el éxito. Ningún informe puede, pues, esperarse por medio de mensajes radiales. Los informes de operaciones de los ejecutantes, son por otra parte muy breves:

"La escasez del puesto de agua de Yedri ocasiona una jornada de detención y la necesidad de rehacer el aprovisionamiento de agua en Ouaou y en Namus... con algunos errores de navegación, señalan las patrullas B y C.

"El día 23 a las 9 horas 20, pasan sobre la patrulla del aspirante Muys dos aviones italianos (probablemente Ghiblis). Los aviones parecen no haber visto nada. A las 10 horas 45, el teniente Plagnard parado a 17 kilómetros al norte del depósito W (cerca de Wour), ve al oeste un avión que se dirige de norte a sur" (2) señala el destacamento Hous.

Este destacamento tenía la misión de preparar el paso de Kourizo, en el curso de la marcha de aproximación. He aquí en qué condiciones fué ejecutado dicho trabajo: "Los pelotones Dubut y Gourgout llegan a Kourizo durante la tarde y la noche del 23. El 24 de febrero, a las 8, comienzan el trabajo. Llega poco después el T. C. Plagnard así como la sección de escolta del ayudante jefe Frimigacci y son también inmediatamente empleados en los trabajos. Cuando al llegar la noche se interrumpe el trabajo

(2) Este avión volará sobre el P. C. del general poco después. El P. C. del general, como tampoco los elementos del destacamento Hous, han sido reparados por los italianos.

la preparación del paso está casi terminada. La salida es decidida, pues, para el 25 por la tarde Empléase la mañana del 25 en refinar el trabajo efectuado el día anterior, y parte el destacamento a las 14." (Informe Hous.)

La marcha de aproximación de la patrulla A no da lugar a ninguna observación.

* * *

La marcha de aproximación de nuestros elementos se ha efectuado, pues, con éxito completo. Parece extraño que la aviación italiana no haya advertido la marcha de nuestros elementos en estas zonas desérticas donde el menor movimiento debería llamar la atención. La explicación es la siguiente: el vuelo enemigo sobre nuestras regiones del recorrido no tenía lugar sino en las horas del mediodía como consecuencia del alejamiento de los campos de aviación que hubiera obligado, para volar a horas extremas, a salidas o aterrizajes de noche a los cuales no se arriesgaba el enemigo. En consecuencia, nuestra circulación era escrupulosamente detenida en el centro del día, porque un convoy automóvil detenido, si han sido tomadas algunas medidas para disimularlo, es punto menos que invisible. Las horas de circulación prohibidas eran, a la salida de Zouar, de 9 a 15. Cuanto más hacia el norte subían las columnas motorizadas, más se reducían las horas de circulación. En la región de Uigh El Kebir la circulación es suspendida entre las 8 y las 17 horas.

* * *

Una vez realizada con éxito la marcha de aproximación, solo faltaba, para obtener la sorpresa total, el cumpli-

miento de un último requisito: la toma, sin llamar la atención del enemigo de sus elementos de vigilancia avanzada en la región sur del Fezzan (1).

Estos elementos de vigilancia avanzada se encontraban en el Djebel Domazé, majestuoso macizo terminado en forma de mesa desde donde la vista se extiende muy lejos sobre toda la región de Uigh El Kebir, punto de paso y punto de agua obligado de nuestros elementos que vienen del sur.

La "baraka" debía actuar para la toma de la vigilancia enemiga de Domazé, como acababa de actuar para la marcha de aproximación.

El 27 de febrero a las 11, la vanguardia compuesta de la patrulla Massu, llegaba a 30 kilómetros de Domazé. En razón del viento de arena la visibilidad era casi nula. Gracias a esta circunstancia pudo hacerse la aproximación en excelentes condiciones hasta un decena de kilómetros dle Djebel. Los coches se lanzaron entonces en la cubeta y rodearon rápidamente Domazé. Las huellas de camellos frescas, seguidas paso a paso por los meharistas permitieron descubrir y capturar dos meharistas camuflados al pie del Domazé. Estaban allí con sus camellos ensillados. Los prisioneros señalaron inmediatamente la presencia del resto del chouf (8 meharistas) en los alrededores de Uigh El Serir, algunos kilómetros al oeste. Todas las mañanas, un houf de 2 hombres con sus monturas venía a instalarse en

(1) La cuestión de los elementos de vigilancia no se presentaba para las patrullas A, B y C que, una vez realizada la marcha de aproximación se encontraban en pleno país enemigo.

Domazé hasta la noche, con misión de alertar al puesto de Uigh El Serir.

Este tenía también la misión de alertar al de Tedjere. Disponía, al efecto, de pistolas lanza-cohetes. El capitán Massu, enviado por el comandante Dio con algunos coches hacia Uigh El Serir, capturaba rápidamente a los 8 hombres del chouf y sus monturas, mientras un elemento del destacamento Hous (teniente Christol) patrullaba hacia el este.

* * *

Precisemos la situación de nuestros elementos en la noche del 27 de febrero y la mañana del 28: el general Leclerc ha llegado a la región de Uigh El Kebir el 27 de febrero hacia las 15.30. La patrulla A (Geoffroy) se aproxima el 28 a la región de la encrucijada, que es su objetivo. Esta patrulla no estará en plaza hasta el 1º de marzo por la mañana, sufriendo por consecuencia, un retraso de unas 24 horas. Las patrullas B y C (capitán de Guillebon) se encuentran, el 28 de febrero, entre Ouaou en Namus y Tmessa. La patrulla C estará a la vista de Tmessa el 1º de marzo a las 17.45. Retrasada, pues, igualmente unas 24 horas. (La falta de agua en Yedri es la causa del retraso de estas patrullas A, B y C). El grupo de ataque Dio y el destacamento Hous están en la región de Uigh El Kebir, dispuestos a trasladarse el 28 por la mañana el primero a Tedjere y el segundo a Gatroun. La patrulla D está también en la región de Uigh El Kebir. Hállasa dispuesta a dirigirse el 28 por la mañana en dirección norte hacia Umm El Araneb. La G. N. T. está igualmente en

su lugar de acuerdo con lo previsto (1). La base avanzada, siguiendo al grupo Dio, llega como se había previsto, el 28 a Toummo.

* * *

En resumen, aparte de un retraso de 24 horas de las patrullas A, B y C, que ninguna repercusión tendrá sobre las operaciones, las tropas están en su lugar de acuerdo con lo previsto en el calendario para el día J 1, es decir, el 28 de febrero de 1942.

---

(1) La llegada a Uigh del grupo de ataque Dio, del destacamento Hous, de la patrulla D y también de los meharistas del G. N. T. se produce con perfecta concordancia. El espectáculo de aquellas unidades que ejecutan su marcha convergen exactamente en el mismo momento es hecho notar, particularmente, por el mayor Barlow, especialista sahariano, que se encontraba entonces en Domazé con el general Leclerc.

PERIODO DE OPERACIONES Y REGRESO [1]

28 febrero - 14 marzo 1942

HOMENAJE A LOS MUERTOS EN LA CAMPAÑA

Este período de operaciones es presentado más adelante en detalle, con algunas observaciones.

El día J 1, como lo hemos visto en el calendario, estaba fijado para el 28 de febrero. Las patrullas A, B, C. como consecuencia de su retraso, no estarán en condiciones de obrar hasta el día 1º de marzo.

Por consiguiente, para estas patrullas, el día J 1 será el 1º de marzo.

El grupo de ataque Dio si que va a salir de Uigh El Kebir el 28 de febrero para atacar a Tedjere ese mismo día, pero como consecuencia de las dificultades de paso de la Rambla, no podrá obrar sobre Tedjere sino al día siguiente, 1º de marzo.

De acuerdo con ésto, para el grupo de ataque Dio, el día J 1 queda también trasladado al 1º de marzo.

---

[1] Consultar el itinerario A, B, C, que sitúa el conjunto de los puestos atacados.

La patrulla D sale de Uigh El Kebir el 28 de febrero, cubre durante ese día los 230 kilómetros, pero no entrará en acción hasta el día 1º de marzo. Para dicha patrulla también el día J 1 resulta trasladado al 1º de marzo.

También, pues, para la patrulla D, el día J 1 resulta trasladado al 1º de marzo.

Solamente el destacamento Hous opera el 28 de febrero en el día J 1 previsto, tomando Gatroun por sorpresa.

Habiendo sido total la sorpresa, el puesto de radio Gatroun no podrá lanzar señales de alerta.

La conclusión de este conjunto de observaciones es que, el día J 1 será el 1º de marzo, excepto para la toma de Gatroun. Hagamos notar que a pesar de ese error de un día en el conjunto, las condiciones continúan favorables para el 1º de marzo por la mañana. El enemigo está sin duda despierto para el 28 de febrero por la noche, alerta cuyos orígenes están hasta ahora poco precisados;

El silencio del puesto de radio de Gatroun el 28 por la noche ha debido dar el quién vive.

El ruido de los motores del grupo de ataque Dio, a su paso por la rambla durante la noche, ha sido probablemente percibido por los defensores de Tedjere, que, por radio, han podido manifestar su inquietud.

Pero si el enemigo está alarmado relativamente en el Sud Fezzan desde la noche del 28, no tiene ciertamente, entonces, idea alguna respecto a la amenaza general que pesa sobre el Fezzan entero.

Jornada del 1 de Marzo y noche del 1 al 2 de Marzo de 1942

Patrulla A

La encrucijada Hon-Sebha-Brack es alcanzada hacia las 11 horas. Los coches están camuflados entre las puntas de banco bastante elevadas, situadas al fondo de una ligera depresión a unos 2 kilómetros de cada uno de los caminos. Acecho al caer la noche.

A las 23 horas ruido de motores en el camino que viene de Hon. El capitán Geoffroy se traslada allí con dos patrullas a las órdenes de los tenientes Laffoday y de Bagneux (1 ametralladora, 1 F.M. y las granadas). Los coches italianos con los faros encendidos se aproximan y se detienen bastante lejos de las patrullas que avanzan arrastándose hacia los coches.

A las 3 de la mañana, asalto a los coches que son tomados sin pérdidas. Son 2 grandes camiones Fiat de 5 toneladas movidos por mazut, y que transportan, el uno 5.000 litros de esencia avión, el otro 32 cajas de bombas alemanas de 50 kilos.

Los 2 camiones son conducidos al punto de parada elegido a la llegada por los 4 italianos hechos prisioneros.

Uno de los camiones (el de esencia) se encuentra en excelente estado.

El capitán Geoffroy decide vaciar 3.000 litros de esencia y guardar para su destacamento aquel camión, después de haber tomado el mazut del otro que será incendiado.

Patrulla B, C

Las patrullas llegan a la vista de Tmessa hacia las 17 horas. El capitán de Guillebon decide no lanzar sobre Tmessa más que una patrulla ligera (patrulla C) quedando la otra en reserva. (Detalle desconocido por los franceses: el 1er. pelotón de la 2ª compañía meharista "della Sciatti" está precisamente de paso en Tmessa y se encuentra en posición ante el puesto. Combate con ametralladoras y granadas. El pelotón meharista conmovido por la sorpresa, huye. Nuestra patrulla penetra en el puesto. Toma de documentos, granadas... destrucción del puesto de radio. Incendio general del puesto. Toma a las 20 h. 30. El incendio continúa visible durante toda la noche.

Patrulla D

Paso de la Ramla el 1º de marzo por la mañana. La patrulla se coloca en seguida al oeste del palmar. Ninguna huella fresca. Observación durante el resto de la mañana en el relieve oeste de Umm El Araneb, en la proximidad de la pista de Traghen.

El capitán Massu decide atacar a Umm El Araneb por la tarde. Aproximación a menos de 200 metros por el teniente Tommy Martin. Disparo de 20 tiros de mortero que caen en el puesto. "Pero, escribe el capitán Massu, los puercos (expresión marroquí, pues el capitán Massú ha servido antes en Marruecos con el capitán de Bournazel) tiran notablemente, y matan al capitán Bergeret, de un balazo en plena frente. Giraud y dos indígenas heridos". Ametrallamiento y bombardeo por un Saboya y un Ghibli. Ninguna pérdida a pesar de los cuatro bombardeos y ametrallamientos. Salida a la noche.

Grupo de ataque Dio

Al amanecer, los vehículos se dispersan y camuflan en el palmar a 3 kilómetros y medio del puesto

Viento de arena. Hacia las 8, un Ghibli que venía del norte vuela sobre el puesto y el palmar. No repara en nuestros elementos. Hacia el mediodía, se disipa la niebla de arena, y el Howitzer es colocado en batería y abre el fuego mientras nuestra infantería, a las órdenes del comandante Poletti, se infiltra hacia el puesto por el noroeste, utilizando la excelente defensa suministrada por palmeras, dunas y grupos de ethel. Bajo el tiro del Howitzer y de los morteros la guarnición sale del puesto hacia el oeste. La sección Le Calvez del G. N. B. es llevada hacia allí a toda prisa. Se entabla un vivo combate de infantería en las proximidades de los camellos del puesto. Se fusila por todas partes a pocos metros. Una bala atraviesa el kepis al comandante Dio.

Finalmente, el enemigo huye, dejando en el campo una decena de muertos, heridos y sus camellos. El teniente Menegheti, comandante del pelotón de Tedjere ha sido muerto. El capitán Brachietti, comandante de la compañía meharista, gravemente herido, será encontrado con el médico del puesto en los alrededores. Dos ametralladoras, 4 F. M., mucho armamento individual, municiones..., una cuarentena de camellos quedan entre nuestras manos. Nuestras pérdidas se elevan a 6 heridos, entre ellos el sargento Ferry.

(Ver foto.)

Destacamento Hous

En la mañana del 1º de marzo el destacamento Hous tiene Gatroun y sus alrededores (una patrulla en el puesto, otra en el campo de aviación y el resto del pelotón a 15 kilómetros al este con los coches).

A las 7 h. 30 llega un Ghibli que vuela sobre el puesto durante 20 minutos. El comandante Hous hace colocar en el mismo puesto una señal (en cloth italiana encontrada en el puesto) que, según creen significa: "aterrice", pero que, en realidad significa: "Petición de municiones". El avión se dirige hacia el campo de aviación, distingue dos de nuestros aviones enarenados, y los bombardea y ametralla. Un camión tocado por 5 balas. El avión toma en seguida la dirección de Tedjere. Es el que volará sin duda sobre el grupo Dio. El avión vuelve a las 9 h. para bombardear y ametrallar de nuevo.

Por la noche, el comandante Hous incendia el puesto y se reagrupa en una gara situada a 25 kilómetros al oeste de Gatroun.

Determinamos la posición esta noche a las 12: La profundidad inmediata del campo de batalla buscado por el general Leclerc está obtenida. Tedjere está tomado, su guarnición ha huído. Gatroun, a 70 kilómetros al nordeste, está en fuego. Umm El Araneb, a 200 kilómetros al norte ha sido atacado. Tmessa, a 240 kilómetros al nordeste, está completamente destruído. En la encrucijada de Brack, a 500 kilómetros al norte de Tedjere, las patrullas del capitán Geoffroy se arrastran en la noche, prestas a asaltar dentro de unas horas, un convoy enmigo.

LA RADIO FRANCESA, AYER SILENCIOSA, LANZA AHORA SUS LLAMAMIENTOS POR TODAS PARTES. CON LA MAYOR ANGUSTIA LOS ULTIMOS PUESTOS ITALIANOS NO TOMADOS TODAVIA, RE REPITEN: "GATROUN YA NO HABLA"... "¡TMESSA YA NO HABLA!"... "¡TEDJERE YA NO HABLA!"...

¡LOS FRANCESES ESTAN EN TODO EL FEZZAN!...

Jornada del 2 de Marzo y noche del 2 y 3 de Marzo de 1942

Patrulla A

A las 8, vuela por encima un avión que va hacia Hon y vuelve a pasar de vuelta a las 8.30. El capitán Geoffroy se decide a abandonar la encrucijada después de haber incendiado el camión que no quiso conservar. En el momento de darle fuego, se le advierte que llegan de Hon unos coches. Con los gemelos identifica 10 vehículos semejantes a los capturados. Se deja de dar fuego al camión para no advertir la presencia al enemigo.

Disposición de ataque: el capitán Alaurent con 5 coches-ametralladoras, parte en dirección del adversario por el oeste del camino dirigiéndose por entre los extremos de ambos. El resto de la patrulla con el cañón de 20, la Breda de 12,7 y el mortero en reserva. El movimiento apenas comenzado, aparece un Ghibli que vuela por encima sin atacar, pero indica todos nuestros movimientos al enemigo.

Este se ha detenido en una meseta que nos domina ligeramente. Se cuentan ahora 20 coches. Nosotros continuamos, sin embargo, aproximándonos, y el avión sigue volando por encima. El capitán Geoffroy advierte entonces que tiene delante a la Sahariana que maniobra para [illegible] hacia Brack y la Ramla. La patrulla A toma entonces la dirección del oeste y después se inclina hacia el norte. El enemigo tira, pero de lejos. Un coche enemigo que se había acercado demasiado es detenido por una ráfaga de la Breda Una vez franco el camino, se frena la velocidad y el combate en retirada comienza, a cargo del cañón de 20 y de la Breda. El terreno en suave pendiente hacia el este nos es desfavorable.

Al paso de dos enneris el camión que lleva el mortero Brandt es alcanzado por un obús de 20 que lo hace parar en seco, el equipo salva la ametralladora y el fusil antitanque.

Trata, en vano, de entrar en fuego con granadas. Los italianos abren un fuego intenso sobre nuestro camión abandonado. Franqueados los dos enneris, la patrulla A sube a otra meseta, donde tiene entonces muy netamente la ventaja del terreno. Los italianos se detienen, tiran de lejos, pero ya no intentan ningún movimiento. El cañón se separa de ellos.

Es mediodía. El capitán Geoffroy se detiene en un rincón favorable para proceder de esencia y verificar sus vehículos. Sube, después, a una roca en dirección de Ouaou El Kebir

Patrulla B y C

Las patrullas B y C llegan de noche ante Zuila. El capitán de Guillebon organiza un destacamento a las órdenes del capitán Mazieras, comprendiendo la patrulla B reforzada con 12 combatientes de la patrulla C. Marcha en coche hasta 5 kilómetros del objetivo y después a pie. Este desplazamiento se hace sin dificultad, ayudado por la luna llena. La patrulla de cabeza del teniente Vuillaume se aproxima frente al puesto. El centinela inquieto llama al jefe del puesto. Surgen algunos enemigos. Pronto comienzan los tiros individuales seguidos de los de las armas automáticas. Entretanto, la patrulla Augendre se aproxima al puesto por la aldea. Llega a él, pero la altura de los muros no permite ver lo que pasa en el interior.

Se echan granadas en el puesto. Van a ser útiles porque permitirán la salida de la patrulla Vuillaume, seriamente afectada por la muerte del sargento Mahamat y después por la del teniente Vuillaume, mortalmente herido al ir a buscar el cuerpo del sargento Mahamat. Entretanto, sobreviene un eclipse de Luna que facilita la retirada general después de haber sido disparados los últimos obúses de los morteros.

Patrulla D

La jornada se emplea en patrullar al norte de Umm El Araneb y de Zuila. Algunos bombardeos enemigos, camión radio tocado, un suboficial radio herido. El capitán Massu decide por la noche bajar en la región de Umm El Araneb. Navegación estorbada por el eclipse de Luna.

A las 3 h. 20, la patrulla D aborda la gran gara que se encuentra a 7-8 kilómetros de Umm El Araneb con intención de estacionarse allí hasta el día.

Un intenso tiroteo de armas automáticas, entre ellas algunas pesadas, con balas trazadoras parte de la cumbre de la gara. Combate en cuyo curso perdemos al aspirante Levy y al soldado Verot (se sabe más tarde que han sido hecho prisioneros. Levy, gravemente herido). Uno de nuestros coches incendiado. El capitán Massu se retira y se dirige hacia el este a las garas de Magedoul, alcanzándolas al amanecer.

Grupo de ataque Dio

El palmar de Tedjere es sobrevolado al comenzar la mañana por un Heinkel y un Saboya que ametrallan sin éxito a los camellos del G. N. T. y bombardean después a una patrulla de D. C. que se desplaza a la salida de la plaza a la salida de la Ramla.

Destacamento Hous

Jornada sin incidentes. Paso hacia las 7 h. 30, de un avión (Heinkel 211, probablemente) que se dirige hacia el sur. Reconocimiento sobre Gatroun el 2 por la tarde.

Nada de nuevo.

Nada de nuevas huellas. Regreso a la gara hacia las 20 horas.

NOTA. — La actividad de los meharistas del capitán Sarrazac no da lugar a un desarrollo por jornada. En el curso de las operaciones y en particular durante este período del 28 de febrero al 2 de marzo de 1942, los meharistas ejecutarán en forma satisfactoria todas las misiones que sean confiadas... patrullas región de Uigh El Kebir, de Gatroun... busca de los que huyeron de Tedjere. Ningún encuentro con el enemigo.

En el curso de estas operaciones las unidades saharianas ejecutaron un total de marcha de 84 horas para la ida y 81 para la vuelta.

28 FEBRERO Y NOCHE DEL 28 FEBRERO AL 1o. MARZO 1942

(El silencio radio francés se rompió por orden del general Leclerc el 1o. de marzo por la mañana)

Patrullas A, B, C	*Patrulla D*	*Grupo de ataque Dio*	*Destacamento Hous*
Estas patrullas están en marcha hacia sus objetivos (retraso de 24 horas ya señalado).	La patrulla D, a las órdenes del capitán Massu, sale de Uigh El Kebir el 28 febrero a muy buena hora, pasa a lo largo de Gatroun y se detiene a la noche en la Ramla al sur de Umm El Araneb, habiendo recorrido, en la jornada, 230 kilómetros sin incidentes.	Salida del comandante Howitzer, de Uigh El Kebir, a 11 h. 30. Como consecuencia de numerosos enarenamientos, el paso de la Ramla no se termina hasta las 19 horas. En este momento, la columna se encuentra a unos 20 kilómetros al sur de Tedjere. La marcha continúa de noche. Las luces son visibles de tiempo en tiempo en dirección del puesto. La región del campo de aviación de Tedjere es alcanzada hacia media noche.	El comandante Hous y el pelotón Dubut salen de Domazé a las 10 h. 45. Tiempo completamente cerrado, visibilidad casi nula. Llegada al campo de aviación de Gatroun a las 16 horas. El destacamento toma, en coche, la direción del puesto. Enarenamiento general en el guardabarros, a la salida del campo de aviación. Observación con gemelos del puesto, a distancia de unos 2 kilómetros, por el comandante Hous y el teniente Dubut que se adelantan a los coches. Es hecho prisionero el secretario de la subzona que venía del norte. Declara: "que un vigía está constantemente sobre la "argamasa" del puesto. El comandante decide proceder de prisa para no mostrarse y partir a pie hacia el puesto. Con el teniente Dubut reúne los pocos combatientes llegados ya, 10 en total, con 2 F.M. y 2 ametralladoras 31. Delante del puesto se encuentra un glasis de unos 500 metros. Parada antes de llegar al glasis. Nueva observación del puesto. Parece no haber allí vigía sobre la "argamasa". Un indígena sale del puesto y se dirige hacia los franceses: es un fellah; interrogado, confirma la declaración del secretario. El pequeño destacamento se divide en dos. El 1°, teniente Dubut, cabos García y Nevot, un partidario, armado con un F.M. y una ametralladora, se llevan al fellah que se dirige hacia el fuerte por el acceso de automóviles; el 2°, comandante Hous, aspirante Buys, sargento Gerolt, brigada Jolivet, y dos indígenas, se dirige directamente a la entrada del puesto. Todo el mundo marcha a paso de paseo. El grupo Dubut, atraviesa los alambrados por la abertura que se hace, llega al pie de las paredes del puesto y las rodea para dirigirse a la entrada. El grupo Hous llega ante la puerta del puesto desde donde ve a un italiano y 6 askaris mantenidos en respeto por el grupo Dubut. Dicho oficial acaba de dar un golpe de matraca a un askari que comenzaba a gritar. Entra después en el puesto, otros dos italianos son hechos prisioneros y un indígena es abatido. Gatroun está tomado: 3 nacionales, 12 askaris, 45 camellos, 2 ametralladoras.

Período del 3 al 14 de Marzo de 1942

Patrulla A

En marcha hacia Ouaou El Kebir. Llegada a la vista de Ouaou El Kebir el 5 de marzo a las 15.30. A las 17 el capitán Geoffroy parte en dirección del puesto con una patrulla de una quincena de hombres dividida en dos elementos, mandado uno por el capitán Alaurent y el otro por el teniente de Bagneux.

El primero está armado de dos F. M. y de una pequeña ametralladora, el segundo de la ametralladora Mac y de una pequeña ametralladora. No encontrando indígenas en los alrededores del puesto para obtener de ellos informes, el capitán Geoffroy decide llegar hasta los bordes mismos del puesto. Precede a la patrulla con el teniente Bagneux y el goumier Hamed Sedaoui. El campo de aviación situado al sur del puesto es reconocido; no hay aviones, esencia ni bombas. Cae la noche. Llegado a 500 metros aproximadamente del puesto, continúa solo el capitán Geoffroy arrastrándose con el goumier. Consiguen franquear los alambrados y penetrar en el puesto. Todo el mundo duerme, no hay ningún centinela visible. El goumier se vuelve apresuradamente y sin hacer ruido busca a la patrulla. Cuando llega a unos 200 metros, un tirador tropieza y se le dispara el mosquetón. Suena inmediatamente otro tiro en el puesto, verosímilmente como señal de alarma y todos los ocupantes salen de las casas armados. El capitán Geoffroy tiene el tiempo justo para franquear los alambrados y reunirse con la patrulla.

Tiros, lanzamientos de granadas de ambas partes; la toma del puesto ha fracasado. Repliegue, la patrulla A no volverá a acometer. El puesto será tomado el 7 de marzo por las patrullas B y C.

Patrulla B y C

El día 3 se pasa en posición de espera y busca de combate con los elementos aislados en la región de Umm El Araneb.

El 4, tres coches avanzan hasta Goddua. (Ver croquis). Nada de encuentros con el enemigo. Las patrullas B y C se dirigen después hacia Ouaou El Kebir.

El 7 de marzo a las 17, están a la vista del puesto. De 17 h. a 20 los morteros abren el fuego. Bien pronto se ve un incendio en el puesto. A las 18.30, el enemigo que había respondido violentamente a nuestro fuego, cesa de disparar. Se oyen gritos de los heridos. Paramos también nosotros el fuego y un askari italiano que había sido hecho prisionero en el curso de nuestra marcha es enviado para advertir a los defensores del puesto que, "si no se rinden se reanudará el fuego".

No se obtiene respuesta.

Nuevo fuego.

Nueva advertencia, seguida esta vez de la capitulación.

Destrucción, incendio general del puesto. Las patrullas B y C una vez cumplida felizmente esta misión, tomarán el camino de la retaguardia.

Patrulla D

El 3 por la noche llega la patrulla a Gatroun, donde el capitán Massu se presenta al general. Va a permanecer en Gatroun el 4 y a reunirse en la noche del 5 al 6 con los pelotones Dubut y Gourgout de la 1ª compañía (que, bajo las órdenes directas del general, van a hacer un raid rápido sobre Umm El Araneb).

Hará la salida a las órdenes del capitán Massu con los pelotones Dubut y Gourgout y los A. M., formando un destacamento que va a constituir la retaguardia de las tropas en operaciones, retaguardia que tiene sobre todo por objeto proteger a nuestros meharistas contra las formaciones motorizadas enemigas (para repliegue de esta retaguardia y su unión con los pelotones Dubut y Gourgou: Ver destacamento Hous).

Grupo de ataque Dio

El 3, el grupo permanece en la región de Gatroun. Durante la noche del 3 al 4, se dirige a Uigh El Kebir y después en los días siguientes gana la retaguardia por Kourizo.

Destacamento Hous

El destacamento Hous patrulla el 3 en la región de Gatroun y en la noche del 3 al 4 el comandante Hous entra en enlace con el general cerca del campo de aviación de Gatroun. Sobre el terreno el general decide dirigirse hacia el norte con los dos pelotones Dubut y Gourgout que constituyen inicialmente el destacamento Hous. El comandante Hous tomará el mando de todos los elementos que se encuentran en la región de Gatroun--Uigh El Kebir. Patrulla D, grupo Dio, meharistas, aviación, etc. Será el encargado de poner en camino los distintos elementos hacia la retaguardia. Seguimos ahora a los pelotones Dubut y Gourgout a las órdenes directas del general. Una parte solamente va a ser comprometida (8 coches). A la cabeza de estos coches, se presenta el general ante Umm El Araneb. Cañonea con la pieza de 20 milímetros a un destacamento enemigo motorizado y agrupado delante del puesto. El desorden creado en el enemigo por esta súbita irrupción, aprovecha el general para retirarse sin pérdidas y después, juntos los dos pelotones, gana la región Uigh El Kebir. El repliegue en conjunto no es señalado más que por algunos aéreos enemigos sobre nuestros elementos de retaguardia a las órdenes del capitán Massu. El por la tarde, un bombardero y dos cazas atacan al destacamento de A. M. incendian el coche de mando y matan a su A. D. C. al suboficial Debeugny; a 10, un bombardero y tres cazas atacan en picada a los pelotones de D. C., incendian 8 coches y matan a 4 indígenas.

El 14 de marzo, todos los elementos que han participado en las operaciones han vuelto a Zouar.

He aquí algunos detalles extraídos del carnet de campaña del capitán Alaurent:

10-2-42. — Salida 5 h. 12. La pista sube lentamente, los contrafuertes sur del Tibesti, enormes derrumbamientos basálticos del macizo Toussidé, una providencia para la observación. Pista cada vez más rocosa y tortuosa.

21-2-42. — Paso particularmente duro... Camino de chapas. Enarenamiento... 2 millas en 4 horas.

12-3-42. — Paso de un collado desde el cual aparecen brusca y espléndidamente Bardai, las palmeras, los campos de trigo verde y la bandera francesa.

OBSERVACIONES SOBRE EL REGRESO

Una operación como la que acaba de ser estudiada presentaba grandes riesgos para el regreso de las tropas.

La aviación enemiga estaba en condiciones de intervenir rápidamente, y sabemos que era poderosa. Era sobre todo de temer la aviación de caza. Se precisaba, pues, que nuestro destacamento se desenvolviese en el más breve plazo posible. Hemos visto que uno solo de nuestros destacamentos —el destacamento Massu de extrema retaguardia—, había ido atacado por los cazas enemigos y había sufrido pérdidas relativamente serias, si se tiene en cuenta su pequeña importancia. Conviene observar que este destacamento no fué atacado más que dos veces, lo que parece indicar que constituía para el enemigo un objetivo sensible al extremo límite del radio de acción el último día de ataque. El capitán Massu que se encuentra al día siguiente a 100 kilómetros al sur, ya no es inquietado, no volverá a ver un solo caza después del último ataque.

En definitiva, la retirada estaba prácticamente terminada desde el momento en que la aviación enemiga alerta en el conjunto del territorio, iba a intervenir con toda su potencia y es posible afirmar que un retraso de veinticuatro

TRANSPORTE
efectuados de Fort-Lamy hacia las tr

FECHAS	AVIONES	*Piezas* *Auto*	*Intendencia*	TONELAJE *Esencia Auto*	TONELAJE *Esencia, te Aviac*
1942					
21 noviembre	Potez 65 ...	508	.....	.....	.....
23 —	Cant	1.252	.....	.....	.....
8 diciembre	Cant	300	417	.....	.....
19 —	Potez 65 ...	550	305	.....	.....
19 —	Lockeed ...	117	65	.....	.....
21 —	Cant	775	680	.....	.....
22 —	Cant	451	552	.....	.....
26 —	Cant	1.075	240	.....	.....
31 —	Cant	923	590	.....	.....
31 —	Beachraft ..	.....	500	.....	.....
1943					
2 enero	Farman	.....	1.000	.....	.....
2 —	Douglas U.S.	.....	.....	.....	2.160
7 —	Cant	912	.....	.....	.....
9 —	Douglas U.S.	.....	.....	.....	.....
12 —	Farman	150	1.050	.....	.....
16 —	Farman	1.800	.....	.....	.....
16 —	Lockeed ...	1.200	.....	.....	.....
20 —	Douglas U.S.	.....	.....	2.726	.....
21 —	Douglas U.S.	33	.....	1.497	400
26 —	Douglas U.S.	905	245	.....	.....
28 —	Lockeed ...	250	.....	.....	400
4 febrero	Lockeed ...	.....	90	40	.....
4 febrero	Douglas USA	2.500	.....	.....	.....
5 —	Douglas USA	.....	1.008	.....	280
6 —	Lockeed ...	250	.....	.....	.....
9 —	Beachraft ..	.....	305	.....	.....
	TOTALES .	13.951	7.047	4.263	3.240

NOTA. — A partir del 7 de enero, los aviones de regreso transportaban la cues

AVION

(operaciones del Fezzan Tripolitania 1942-1943

Bombas Material Met. Aviación	Municiones Infantería Artillería	Servicio de Sanidad	R.T.S.T. y Diversos	Pasajeros	Total
				80	649
					1.289
61			37		1.675
			329		1.955
			120	100	727
629				200	1.515
	880				1.469
	345		60	100	1.725
			96	200	1.514
	180				800
90	155	55	1	300	
					1.564
			1		2.390
				230	1.542
	63				2.550
500			20	120	1.605
		115			1.800
			180		1.400
495	940			150	2.726
1.490			50		2.110
225				100	2.497
				360	1.075
		50	135	750	825
			75	150	2.500
			65		2.486
30	402			200	1.130
450		60	228	300	505
			300	200	
20		200			42.023
				3.540	
850			1.697		
		480			
4.840	2.965				

de alimentación, de aquellos prisioneros.

horas hubiera expuesto al conjunto de nuestros elementos a ataques aéreos muy serios.

Esta importancia de la retirada rápida de las tropas después de la ejecución de las operaciones de tipo de golpe de mano, era la característica de los golpes de mano de ida y vuelta de la guerra 1914-1918. Las fracciones de minutos tenían entonces su valor para escapar al barrido de la artillería, que el enemigo no dejaba de desencadenar sobre los asaltantes cuando volvían a sus posiciones (1).

La actividad aérea francesa

La actividad aérea francesa es presentada independientemente de las precedentes páginas.

En el curso de estas operaciones, se ejecutaron cinco misiones por los Glenn Martin y ocho misiones por los Lysander. Las misiones por Glenn consistieron en: un bombardeo de Mourzouck por tres aviones el 3 de marzo (Glenn 109: coronel Carretier, subteniente Raymond, ayudante Raynaud); (Glenn 228: teniente Court, subteniente Bent-

---

(2) Señalemos en el cuadro de aquellas operaciones este emocionante detalle que no conocimos hasta el año 1942: "El 1º de marzo de 1941, el 1er. batallón de infantería de marina combatía con gloria en la Cirenaica en las filas del VIIIº ejército. Una noche, el sargento radiotelegrafista del cuerpo, muy excitado vino a decirle que había oído trabajar no muy lejos un puesto E. R. 26 servido por los franceses: "Le aseguro, mi comandante, que los que se baten en este momento allí, son franceses libres". Ocho días solamente más tarde los franceses del batallón de infantería de marina se enteraban, por la B. B. C., con toda exactitud, de que no eran los únicos franceses libres que se batían en el desierto.

ley, sargento Minoret, sargento jefe Guyot); (Glenn 428: teniente Mahe, ayudante Canepa, sargento Leveque, sargento jefe Dubroka). Un bombardeo de Umm El Araneb por el Glenn 109, el 6 de marzo. Este bombardeo eficaz ha sido observado por nuestras propias unidades. El reconocimiento fotográfico sobre Sheba y Brack por el comandante Noël, el subteniente Netter, el sargento Cornec y el sargento Saillard. Este reconocimiento suministra informes muy importantes a simple vista y por medio de fotografías.

Las misiones por Lysander fueron todas eficaces.

Los equipos empleados fueron los siguientes:

Lysander 9197: teniente Finance, sargento Leroy; Lysander 9184: subteniente Grillet, sargento Lombardi; Lysander 9181: sargento jefe Weil, sargento Drouet; Lysander 9134: sargento jefe Poplimont, sargento Boussardot; Lyander 1.300: sargento jefe Fevre, sargento Lebou-blanc.

El equipo Weil-Drouet destruyó tres aviones en tierra en Umm El Araneb el 7 de marzo. El mismo día, el equipo Finance-Leroy fué echado a tierra por los aviones italianos cerca de Umm El Araneb. Una vez en tierra el teniente Finance que había desembarcado a su ametrallador, el sargento Leroy, herido de dos balazos, advirtió que su aparato podía lanzarse al aire. El escape de líquido que a primera vista tomó como huída de esencia era sólo una fuga de agua. Los humos que se habían extendido por el aparato provenían solamente de una bomba fumígena de aterrizaje alcanzada por una bala. Tomó de nuevo el vuelo con su ametrallador y regresó a Uigh El Kebir, con el aparato tocado por una veintena de balas.

Aquellas misiones suministraron numerosos informes sobre los vehículos enemigos, informes que hubieran sido muy útiles en el caso de haberse prolongado las operaciones. En varias ocasiones, establecieron los Lysander enlaces por mensajes lastrados, lanzados al P. C. del coronel.

Tenemos que señalar también los servicios prestados por los aviones sanitarios: Potez 540: ayudante jefe Puyt, sargentos Kerbel, Dalcavie; Potez 29 (nº 55): sargentos jefes Crozat, Kerandel; Potez 29 (nº 118): sargento jefe Lemaitre, cabo jefe Safre.

* * *

Un mes más tarde, el general Leclerc, de vuelta en Fort-Lamy rendía homenaje a los caídos en el curso de aquellas operaciones. Ceremonia emocionante que se desarrollaba en la gran plaza de Fort-Lamy, ante el monumento elevado en recuerdo del comandante Lamy y del capitán Cointet, también ellos caídos por la Francia el día de la conquista.

Allí, al pie de aquel monumento sencillo como un altar, pirámide blanqueada con cal que rodean cuatro cadenas macizas como para hacerle un corazón, volveremos a reunirnos al regreso de cada una de nuestras operaciones saharianas.

FUERZAS DEL AFRICA
FRANCESA COMBATIENTE

COMANDO MILITAR
DEL TCHAD

ORDEN DEL DIA

Un destacamento de tropas terrestres y aéreas del Tchad acaba de operar durante varias semanas en territorio enemigo, en medio de organizaciones defensivas importantes, a varios cientos de kilómetros de sus bases.

Cuatro puestos fortificados han sido tomados, se han hecho más de cincuenta prisioneros, varios depósitos importantes de esencia y de municiones han sido incendiados, numerosas armas automáticas han sido tomadas, y tres aviones destruídos.

Tres banderas, entre ellas una desgarrada por nuestros proyectiles, han sido tomadas y se colocarán en la sala de honor del regimiento, en frente de la de Koufra.

Estos resultados son debidos a la audacia y bravura de los combatientes, pero también al trabajo encarnizado de cuantos les han ayudado.

Todavía no estamos maduros para la esclavitud.

¡Viva Francia!

Largeau, 17 de marzo de 1942.

EL GENERAL LECLERC
Comandante militar del Tchad

Firmado: LECLERC

FEZZAN - TRIPOLITANIA

Noviembre 1942 - Enero 1943

FEZZAN - TRIPOLITANIA

Noviembre 1942 - Enero 1943 (1)

La campaña Fezzan-Tripolitania noviembre 1942-enero 1943 no hace más que un todo.

Sin embargo, hemos estimado que existía interés en crear entre esas dos campañas una línea de separación muy neta. Precisaremos los motivos de ello:

Uno domina a todos los demás, el Fezzan ha sido y debe continuar siendo una conquista francesa. "Es la parte de Francia en la batalla de Africa, es el lazo geográfico entre el Sur Tunecino y el Tchad" afirmaba ya el general De Gaulle el 3 de diciembre de 1942.

---

(1) Entre los motivos que han de contribuir al éxito de estas operaciones, es preciso citar la acción del general Leclerc, como comandante superior. En Brazzaville, el general Leclerc continúa en Tchadien. Bajo su acción la A. E. F., entera suministra el esfuerzo de guerra máximo. Todos sus medios disponibles están, de acuerdo con la autoridad civil, puestos al servicio de la obra de guerra. Este esfuerzo no es tratado aquí, porque nos conduciría a desarollos demasiado largos. Señalemos solamente que el porcentaje de europeos movilizados ha rebasado el 30 por ciento; las cifras admitidas como base para la desmovilización de 1914 y 1939, que eran de 10 por ciento.

Las acciones sobre Rhat y Ghadamés serán tratadas con la campaña del Fezzan, porque Rhat y Ghadamés son también la parte de Francia en la batalla de Africa.

La Tripolitania no ha sido para nuestras tropas un territorio de conquista, sino un territorio de recorridos donde las conquistas habían de llegar, y donde han llegado porque aportaban por su avance mismo una ayuda preciosa al 8º ejército británico y también porque es un viejo principio de guerra el de que una tropa victoriosa debe perseguir a una tropa vencida (2).

Los combatientes en la batalla misma lo comprendieron así: jamás ha cesado de flotar sobre los puestos conquistados del Fezzan, así como en Rhat y en Ghadamés, la bandera francesa *sola*. En Mizda, en Tripolitania, tomada por las tropas francesas, las banderas francesa y británica flotaron en la misma asta, confundidos sus pliegues, después de la ocupación de la ciudad.

Citemos entre los otros motivos: una mayor claridad en la presentación, el mantenimiento más marcado en la campaña del Fezzan de su carácter, la necesidad de hacer punto después de la campaña de Fezzan.

* * *

Así pues, desde que se entra en este nuevo tema de nuestras operaciones saharianas, aparece marcada una división muy neta: la conquista del Fezzan, de Ghadamés y de Rhat; el avance victorioso hacia Trípoli.

---

(2) Hagamos notar también el interés de este avance en Tripolitania para una campaña futura hacia Túnez.

ANTES DE LA CAMPAÑA

Actividad a la vez ofensiva y defensiva. La organización enemiga. Diferencia con la campaña de la primavera. Los alemanes en Libia

Desde agosto de 1940, nuestra actividad de los confines estaba colocada bajo el signo de la ofensiva. Nuestros éxitos de Koufra y del Fezzan, febrero-marzo 1942, habían hecho crecer el espíritu ofensivo de nuestras tropas y permitido numerosos mejoramientos técnicos en el terreno ofensivo. Las unidades de descubierta y combate, eran ante todo, medios de guerra ofensiva.

Pero he aquí que súbitamente la posibilidad de un ataque enemigo se precisa. Las fuerzas alemanas e italianas marchan hacia el Nilo. La prensa alemana amenaza con reducir pronto a la nada "a esos pocos franceses libres del Centro del Africa". Las revistas militares alemanas publican, con ocasión del raid de un avión alemán sobre Fort-Lamy (enero 1942), toda una serie de artículos documentados de croquis de la red de pistas y caminos de la región Fort-Lamy-Abecher-Tibesti-Ennedi.

Es preciso proceder rápidamente. Sin comprometer las posibilidades ofensivas de mañana, las tropas de los confines van a suministrar, en el concurso del período julio-agosto y mitad de septiembre, un trabajo de organización defensiva considerable.

Precísase la amenaza a fines de junio de 1942; el 5 de julio el general Leclerc está en Largeau y ese día mismo es redactada "la orden para la preparación de la defensa del Tibesti".

Sin duda, en los años que precedieron a la guerra de 1939-1943, se establecieron voluminosos planes de defensa. Esta vez, ya no se trataba de esto. Es preciso la inmediata realización. La orden para la preparación de la defensa del Tibesti es de cinco páginas, e inmediatamente entra en ejecución.

Los pelotones de D. y C. son enviados en vigilancia a los caminos de acceso. Los choufs son reforzados y aumentado su número en la cumbre con dispositivos que suministran un gran campo de visión. Las gargantas de acceso al Tibesti son cerradas por muros enormes formados con piedras amontonadas y redes de alambre espinoso. Los ametralladores esperan al acecho, incrustados en las fallas rocosas a las cuales no se puede subir sino con la ayuda de cuerdas, invisibles como las aves de rapiña al acecho en las rocas. Son colocados campos de minas. Todo un plan de preparación de depósitos de esencia (20.000 a 40.000 litros) cuidadosamente disimulados (1), entra en ejecución. Si el ene-

(1) Estos depósitos nos serán muy útiles para el período de ofensiva (Conquista de Fezzan).

migo se compromete en una acción ofensiva, esos depósitos sólo por nosotros conocidos nos darán posibilidades considerables de maniobra. El enemigo que dispondrá de una autonomía de desplazamiento muy pronto reducida, tendrá frente a él unidades que disponen de dicha autonomía renovada sin cesar. Largeau y Zouar se transforman en verdaderas plazas fuertes. Se toman medidas para privar, eventualmente, de toda posibilidad de agua a una tropa invasora.

* * *

La consigna del soldado de Verdún corre de nuevo de boca en boca: "¡No pasarán!" Mientras que en los talleres de Largeau y de Fort-Lamy se trabaja activamente en la preparación de material para una acción ofensiva siempre esperada. La A. E. F. y el Cameroun se emplean en dicha preparación ofensiva con el máximum de sus medios. El general Serres, entonces comandante superior, establece un plan de abastecimiento de esencia, en previsión de dichas operaciones ofensivas.

* * *

La campaña de la primavera de 1942 había probado a los italianos que su tipo de organización defensiva carecía de valor frente a acciones como las que acabábamos de emprender.

Los puestos de tipo blockhaus que habíamos dejado incendiados y en parte destruídos, fueron, pues, abandonados por los italianos como organización defensiva y la ocupación de esos blockhaus quedó reducida a varios carabineros. Los archivos, respetados por el desastre, fueron reunidos; algunas piezas, decoradas con retratos de Mussolini y del rey

de Italia fueron cuidadosamente preparadas para las personalidades militares de paso.

En la cumbre del puesto de Tedjere donde, desde su toma, el 1º de marzo de 1942, el teniente coronel Dio había hecho colocar una gran bandera tricolor desafiando irónicamente a los Heinckel de reconocimiento, un puesto de algunos carabineros sin entusiasmo izó de nuevo la bandera italiana. Pero en aquellos puestos, alrededor de los mismos, la actividad de antaño había desaparecido. Aún los que no habían sufrido nuestra obra de destrucción morían; los haces del fascismo se caían de las paredes y no eran reemplazados, los jardines estaban secos. Nuestra acción ofensiva de la primavera de 1942 había herido como con mal de abandono todo lo que era construcción sobreelevada, bordjs, muros de cintura.

* * *

Se había transportado la actividad a lugares ayer desolados y sin vida pero a los cuales daba la guerra súbito valor. Se había producido una actividad subterránea: trincheras, abrigos, emplazamientos de cañones y armas automáticas y pozos eran construídos activamente, siguiendo planes cuidadosamente preparados. Estas posiciones nuevas presentaban cierto número de caracteres que vamos a precisar. Estaban completamente enterradas, y su traza general había sido establecida siguiendo el terreno en forma de dar a los campos de tiro rasante para armas de infantería.

Dichas posiciones eran vastas, de varios kilómetros de desarrollo. Los campos de minas habían sido colocados en determinados sitios. El conjunto estaba rodeado de redes

de alambre espinoso. Las guarniciones parecían ser casi uniformes en cada una de las organizaciones defensivas: un ciento de nacionales, diez a quince oficiales y 150 askaris. El armamento era, por regla general, de cuatro piezas de 77 milímetros, 6 cañones de calibre de 65 milímetros, 40 milímetros y 20 milímetros, 20 a 30 armas automáticas y 4 a 6 morteros de 80 milímetros. En las proximidades de la posición se había establecido un campo de aviación.

En Gatroun, en Umm El Araneb, las posiciones establecidas en terreno ligeramente quebrado, eran muy poco visibles para un asaltante.

En Brack la posición, no terminada a nuestra llegada, había sido establecida en la cumbre de una vasta gara que terminaba en meseta, y las organizaciones habían sido cavadas en la roca. La meseta, demasiado extensa para ser organizada defensivamente en conjunto, había sido cerrada en su cumbre por una red de alambre de púa muy poderosa. La densidad de los fuegos a aplicar sobre la parte de la meseta abandonada en cierto modo para la defensa había sido reforzada.

* * *

El trabajo suministrado por el enemigo no se nos había ocultado. Nuestras frecuentes misiones de observaciones aéreas sobre el Fezzan habíannos revelado las organizaciones nuevas de Gatroun y Umm El Araneb. Nuestras tropas poseyeron para su acción ofensiva croquis que indicaban el contorno general de estas posiciones y sus características esenciales.

Numerosos documentos precisan la presencia de destacamentos alemanes en el sur de Fezzan en noviembre y diciembre de 1942.

Las patrullas alemanas salen de Hon el 22 de noviembre, recorren la región de Ouaou En Namus y Ouaou El Kebir donde quedan en estación durante cierto tiempo. Una de estas patrullas desciende a Gatroun el 2 de diciembre y se dirige a Domazé el 8 de diciembre. Estas patrullas salen del Fezzan unos diez días antes de nuestra acción ofensiva. La presencia de estas tropas alemanas en el Fezzan, establecida de manera cierta por nuestro servicio de informes del Tchad, es por otra parte confirmada por los prisioneros italianos hechos en Umm El Araneb el 4 de marzo de 1943.

Dichos prisioneros declaran: "Sí, desfilaban por todas partes, gritando: Heil Deuehe, pero partieron justo antes de vuestro ataque".

Según informes de buena fuente, los alemanes sospechando un ataque lanzado del sur hacia Sebha, enviaron en noviembre de 1942 un grupo de reconocimiento alemán a la región Sebha-Hon. La supuesta composición de este grupo era de 700 hombres, 38 auto-ametralladoras ligeras, 12 auto-ametralladoras pesadas, 120 vehículos, 70 F. M., 40 ametralladoras. Estos son sin duda los elementos de reconocimiento de aquel grupo cuya actividad hasta Domazé en diciembre de 1942 hemos señalado más arriba.

LOS MEDIOS. IDEAS DE MANIOBRAS.

Algunas características de estas operaciones

LOS MEDIOS

Unidades - Bases - P. C.

Unidades	PERSONAL		VEHICULOS	
	Europeo	*Indígena*	*Orgánicos*	*A Proveer*
Dos compañías de D y C.	200	300	95	
Grupo nómada del Borkou	28	200	26	
12ª Compañía transportada	28	200	26	
Compañía transportada del Cameroun	28	200	26	
Sección de artillería Nº 11	15	80	20	
Secciones de artillería números 28 y 29	6	35	12	
Batallón de marcha Nº 1	70	650	.....	70
Sección de artillería Nº 15 *bis*	7	30	8	
Sección de artillería Nº 16 *bis*	7	30	8	
Grupo sanitario de columna	10	45	21	
Grupo Aviación "Bretaña"	42	30	2	14
Base ZOUAR guarnición	45	465	.....	10
Tibesti	15	180		
Grupo nómada del Ennedi	15	200		
Grupo nómada del Tibesti	.....	40	.....	8
Goum libio	12	12		
C. Coronel				
Pelotones de autoametralladoras de 3 A. M. y 4 sides cada uno	27	16	4	
	555	2.713	248	102

NOTA. — Además, la sección de artillería nº 12 (5 europeos, 30 indígenas) será puesta en camino para Zouar el 12 de diciembre de 1942. No participará en las operaciones del Fezzan pero sí en las de Tripolitana. El teniente coronel Labbé asume las funciones de jefe del servicio de sanidad.

Compañía de Transporte

Unidades	PERSONAL		VEHICULOS	
	Europeo	*Indígena*	*Utilización en los T. C.*	*T. R.*
Compañía Auto Nº 5 ..	20	185	75	
Compañía Auto Nº 2 ..	30	350	105	15
Compañía Auto Nº 4 ..	25	150	34 + 16	18
Compañía Auto Nº 3 ..	20	160	80	
Sección de Transporte Norte	20	550	150	50
	115	1.395	460	83
A deducir:				
Camiones a suministrar a la columna de combate			102	
TOTALES	115	1.395	358	83

AVIACION

3 Glen Martin Maryland.
5 Blenheim (recibidos de la R. A. F. en septiembre de 1942).
5 Lysander.
1 Lockeed Hudson.
1 Lockeed Lodestar.
1 Potez 540.
1 Beachcraft.
1 Cant (prestado por la Syraf).

IDEAS DE MANIOBRA

Para esta campaña, como para la campaña Fezzan, febrero-marzo 1942, nos encontramos frente a una situación militar incierta en el Norte Fezzan: Libia-Tripolitania.

Pero más todavía que para la campaña precedente, dado el gran aumento de los efectivos comprometidos, las decisiones deben ser tomadas largo tiempo antes de la acción misma. Es ésta, como ya lo sabemos, una característica de las operaciones saharianas, la de necesitar largo tiempo de preparación (volver a ver respecto al particular los cuadros técnicos). La idea de maniobra, antes de tomar forma el día J, debe, por el hecho de esta situación incierta, sufrir una evolución que es indispensable recordar brevemente al menos para colocarse en el ambiente de la misma idea de maniobra.

Dos documentos precisan las ideas de maniobra del general Leclerc: la orden de operaciones nº 1 de fecha 13 de noviembre de 1942; la instrucción nº 2 que completa la orden nº 1 adaptándola a la situación del 6 de diciembre de 1942.

Reproducimos aquí las partes esenciales de estos dos documentos.

ORDEN DE OPERACIONES Nº 1

Es verosímil que los angloamericanos ataquen a Tripolitania en una fecha que nosotros ignoramos.

Es esencial que el máximum de las tropas del Tchad participe en esa operación, atacando Fezzan y progresando después hacia el norte. Estas eran las órdenes del coronel Ingold, comandante militar del Tchad.

Tres hipótesis:

Hipótesis A.

La ofensiva aliada se desarrolla con tal rapidez que no podrán ser puestas en acción todas las fuerzas del Tchad. En tal caso la

operación será llevada por los elementos que puedan ser puestos en acción inmediatamente, es decir: un grupo principal D. (teniente coronel Dio) comprendiendo: dos pelotones de D. y C.; una y, si es posible, dos compañías transportadas; dos piezas de artillería de montaña; una pieza de D. C. A.; los elementos de Sanidad y T. C.; un grupo secundario G. (capitán Geoffroy) comprendiendo: dos pelotones de D y C, el máximum de aviación que pueda operar partiendo de Zouar o, eventualmente, de Wour. Estos elementos serán completados por el resto de las tropas en cuanto sea posible:

Misión del grupo D: apoderarse de Uigh El Kebir y dejar allí una guarnición; acometer en seguida raids audaces hacia el norte atemperando la actitud a la conducta observada por el enemigo. Si el enemigo tratase de evacuar el Fezzan, presionarle al máximum. Si resiste, atacarle dando tiempo al resto de los elementos franceses para intervenir.

Misiones del grupo G: despreciar las organizaciones de Ouaou El Kebir; alcanzar la región este de Sebha; la misma actitud del grupo D, atacando en particular a las vías de comunicación enemigas.

Misiones de la aviación: Bombardeo de Sebha y de Mourzouck y ataque de todos los elementos una vez identificados los autos enemigos.

Hipótesis B.

Todas las tropas han tenido tiempo de tomar sus disposiciones de partida. En este caso el general comandante superior da la orden de ataque esforzándose en obtener la máxima coordinación en las ofensivas aliadas.

Desarrollo general de la operación:

Ataque y toma de Huigh El Kebir permitiendo de esa manera organizar una base seria; ataque y toma de Umm El Araneb permitiendo de esa manera organizar un relevo sólido; sitio y ataque de Sebha.

Durante ese tiempo: operación secundaria llevada a cabo por un grupo G como en la primera hipótesis, cuyo grupo tendrá la misión esencial de inquietar, de amenazar al enemigo y de atacar si fuera posible sus campos de aviación y sus elementos móviles al nordeste y norte de Sebha, obligándole así a alejar hacia el norte sus bases de aviación; raid sobre Mourzouck ejecutado por otro grupo ligero; limpieza de los palmares de Gatroum, Tedjere, etc...., por un grupo meharista que cubre así el flanco izquierdo de nuestros elementos rodeando la duna.

Aviación:

Bombardeo de Sebha, Mourzouck atacado con prioridad por los objetivos de aviación enemiga; reconocimiento de largo alcance y ataque por los Glenn Martin; enlace y operación de corto alcance con nuestros elementos terrestres, por los Lysanders.

Coordinación de conjunto: El comandante de las tropas deberá esforzarse en obtener concordancia entre el contacto con Huigh El Kebir, el paso a la altura de Ouau El Kebir y el primer bombardeo aéreo .

A partir de Huigh El Kebir, el coronel comandante militar podrá ser compelido a modificar este esquema en vista de la situación, siendo la idea general sitiar un puesto enemigo importante y rechazar a sus unidades móviles.

Ulteriormente:

Explotación con el máximum de medios en dirección del norte, bien hacia Hon, o bien hacia Trípoli, siguiendo nuevas órdenes.

Hipótesis C.

Los aliados no llegan a atacar a la Tripolitania. El comandante superior dará en ese caso nuevas órdenes.

For-Lamy, 13 de noviembre de 1942.

EL GENERAL LECLERC

Comandante Superior de las Fuerzas del Africa Francesa Libre

Firmado: LECLERC

INSTRUCCION Nº 2

Modificaciones sobrevenidas después de la orden Nº 1

La ofensiva aliada en Túnez experimenta dificultades no amenazando todavía la frontera de Tripolitania. La ofensiva aliada del este es detenida por razón de la preparación del material. El enemigo ha recibido refuerzos: dispondrá de un G. R. (50 A. M.) en la región de Hon-Sebha.

Consecuencias:

A) Consecuencias desde el punto de vista del desarrollo general de las operaciones de la Francia Combatiente.

Dos fases deben ser tenidas en cuenta:

1ª Una primera fase, cuya duración no puede precisarse, en curso de la cual el enemigo, insuficientemente amenazado por las ofensivas aliadas, está en condiciones de oponernos contraataques aéreos y blindados. Nuestros elementos tendrán que operar por destacamentos móviles haciendo el mayor daño posible al adversario y poco sometidos a sus contraataques;

2º Una segunda fase en curso de la cual el enemigo, fuertemente amenazado en sus líneas de comunicación, pierde la libertad de acción en el Fezzan.

Nuestros elementos deberán operar: de una parte por destacamentos móviles irrumpiendo por las direcciones prescriptas por el comandante; de otra parte por destacamentos más pesados reduciendo los puestos principales.

El paso progresivo o brutal de la primera a la segunda fase, será prescrito por el coronel comandante del regimiento de tiradores senegaleses del Tchad teniendo en cuenta: las órdenes dadas por el general comandante superior; las reacciones adversas; la situación general.

B) Consecuencias desde el punto de vista de las misiones particulares de los diferentes grupos:

1º Elementos británicos (a ser posible): serán anexionados al máximum sud: Hon, por una parte; el camino Brack-Trípoli por la otra;

2º Grupo G: misión no cambiada, pero insistiendo respecto a la vigilancia de Sebha; reducción del ritmo para aumentar la posibilidad de duración;

3º Grupo D: después de la toma de Uigh El Kebir, se ejecutarán fuertes golpes de mano en la región de Umm El Araneb, Zuila, pero continuará muy móvil, sin dejarse inmovilizar por un sitio.

No traspasará la Hofra sin nuevas órdenes: a lo mejor, tomará uno o varios puestos; como mínimum suministrará informes y desorientará al adversario; en caso de dificultades graves se retirará a Uigh El Kebir; la disminución de su efectivo para aumentar su movilidad y permitir su relevo parcial, será estudiada.

4º Base de Uigh El Kebir: será fuertemente organizada, para estar en condiciones de resistir en todos los casos; abastecer y relevar parte de los elementos del grupo D.

5º Grupo M (grupo Delange): en la primera fase será utilizado en totalidad o en parte en la defensa de Uigh El Kebir; en la segunda fase será destinado particularmente a realizar el sitio de los puestos importantes, en particular el de Sebha.

6º Aviación: El T. C. aviación será reforzado para permitir la utilización por los bimotores de la base de Uigh El Kebir aumentando así las posibilidades hacia el norte.

En resumen, es necesario prever una duración general más importante, un retraso en la fase de los sitios y una prolongación en la de los raids. Todas las órdenes deberán ser dadas en consecuencia.

Fort-Lamy, 6 de diciembre de 1942.

EL GENERAL LECLERC
Comandante Superior de las Fuerzas del Africa Francesa Combatiente

Firmado: LECLER

Algunas características de estas operaciones

Incertidumbre sobre la situación al norte del Fezzan. Falta de aviación de caza. Falta de práctica de arena de ciertas unidades y problema de los guías. Carácter únicamente francés de estas operaciones (1).

El 21 de noviembre de 1942, escribe el general Alexander, desde su cuartel general, al general Leclerc:

"Con objeto de asegurar que estas operaciones (las operaciones francesas de Fezzan) estén coordinadas con nuestras propias operaciones, me esforzaré por darle a usted con ocho días como mínimum la advertencia de la fecha en la cual su primera columna debe llegar a Uigh El Kebir. Me he informado de que ese es el tiempo que necesita usted para hacer movimiento en ese punto, a partir de Zouar."

Toda la preparación de Zouar deberá, pues, estar hecha antes de toda certeza de entrar en acción. Para las unidades que vienen de Fort-Lamy, exige la preparación un plazo que dura de catorce días a dos meses (ver cuadros técnicos), sin contar la preparación de las unidades de la base de Zouar y las percepciones diversas.

El lector podrá estar tentado a decirse: "Qué importa que las tropas esperen en la región de Zouar, lo esencial es hacerles llegar a tiempo."

---

(1) La posibilidad para el enemigo de hacer intervenir rápidamente los refuerzos constituye también una característica importante sobre la cual hemos llamado la atención desde el comienzo de esta obra.

Esta observación no tiene consistencia: un grupo de 4.000 indígenas y 600 europeos representa, por día, aproximadamente 7 toneladas y media de alimentación que han de aportarse del sur (1). Las posibilidades en materia de agua en la región de Zouar son limitadas. La reunión de efectivos importantes en esta región pone en riesgo todas las probabilidades de sorpresa... vuelo frecuente de aviones enemigos... peligro de informadores indígenas llegados del Fezzan.

El examen de la situación aviación hace comprobar que nosotros no poseemos ninguna aviación de caza. Es ésta una inferioridad grave. El lector se acordará, sin duda, de que en el curso de la campaña de la primavera de 1942, uno de nuestros elementos dejado a retaguardia sufrió, en unos minutos, pérdidas serias: 8 camiones en llamas.

El riesgo, esta vez, es mucho más serio todavía. Ya no se trata de elementos ligeros actuando lejos de las bases enemigas, sino de columnas importantes que van a actuar a muy débiles distancias de las bases italianas.

En el curso de una reunión de estado mayor, el día 16 de noviembre en Fort-Lamy, había sido expuesta esta cuestión al mando británico. Un oficial del estado mayor del general Leclerc (el comandante Toulet), que se había trasladado en enlace al Cairo el 23 de noviembre, llamó igualmente la atención respecto a esta falta de aviación. Por

---

(1) Es, pues, para un mes de operaciones una pérdida de capacidad de transporte de unos cien aviones. Unas operaciones superiores a un mes arriesgan la ejecución de la operación misma. El problema se hace todavía mucho más grave si se trata del ataque a Uigh El Kebir y no a Zouar.

último, el general Leclerc, después de comenzadas las operaciones, y a poco de la toma de Uigh El Kebir el 29 de diciembre de 1942, envió al Middle East el telegrama siguiente:

"La progresión de mis tropas sería mucho más rápida si pudiese usted enviar una patrulla de cazas. Mis coches son frecuentemente detenido por los C R 42, repito C R 42, dirigidos por aviadores británicos. No tengo aviación de caza, he ocupado un buen campo en Huigh El Kebir y pronto ocuparé otro en Umm El Araneb. Firmado: Leclerc."

Pero la R. A. F. "no puede privarse de nada (general Alexander) y los campos británicos están demasiado lejos.

"No solamente no será posible poner cazas a disposición de nuestras tropas, sino que también es imposible un apoyo de aviación por medio de bombarderos ligeros. Fuera de alcance. Puede haber aquí (en Fezzan) 25 C R 42" precisaba el grupo del capitán Hallawell. (Reunión de estado mayor de 23 de noviembre de 1942.)

El general Alexander, en una carta de su C. G. del 21 de noviembre (ya citada) da por otra parte también precisiones del mismo orden: "Nuestros bombarderos ligeros no pueden de hecho alcanzar Hon, Morzouck o Sebha desde ninguna de las bases que pueden utilizar en ese sentido y nuestros bombarderos pesados se encuentran demasiado atareados en la importante empresa de interceptar los abastecimientos del eje y los refuerzos por mar.

. . . . . .

"Alguna cosa podrá probablemente hacerse por medio de ataques al suelo en los campos de aterrizaje enemigo y el L. R. D. G. ha recibido instrucciones para estudiar los

ataques sobre Hon y Sebha con objeto de obligar al enemigo a trasladar sus fuerzas aéreas más al norte. Es éste un género de operaciones en el cual nuestras tropas de raids han obtenido éxitos considerables y esto podrá tener el efecto que usted desea.

"Si fuera posible destacar una parte de los recursos de la R. A. F. comprometidos en la empresa principal, sería usted informado, pero esto no puede, actualmente, ser considerado probable."

Nuestros pocos aviones realizaron perfectamente sus misiones de bombardeo. Infligieron, desde el comienzo de las operaciones, un serio golpe a la aviación italiana en Sebha. Atacados algunas veces por los cazas de la C R 42, hicieron vuelos a ras de tierra y lograron escapar.

La mayor parte de las unidades que, desde el sur, van a subir para las operaciones, carecen en absoluto de la práctica del desierto. La compañía transportada del Cameroun viene del Cameroun. Como consecuencia de la estación de lluvias no terminada todavía en la región Garoua-Fort-Lamy, ha llegado al Tchad de Garoua, donde estaba de guarnición, pasando por Yaounde y el Oubangui (aproximadamente 2.700 kilómetros). Su material, en servicio desde hace largo tiempo, deberá ser revisado en cuanto llegue a Fort-Lamy. El grupo sanitario de la columna viene de Bangui; tiene material nuevo, pero ninguna práctica de las arenas. La compañía 12ª, compañía transportada de formación reciente, jamás ha traspuesto el Kanem. La T. C. del grupo Bretaña nunca ha dejado Fort-Lamy.

Todas estas unidades reciben en Fort-Lamy instrucción de "arena" en un terreno elegido especialmente. Pero el en-

trenamiento, sobre algunos cientos de metros en la arena, no puede reemplazar a la experiencia adquirida por los antiguos que cuentan con miles de kilómetros en el Sahara. La práctica solamente puede crear los reflejos indispensables, de conducta, de vista para la elección de los puntos de paso, según el aspecto del suelo. "La arena habla", decían los antiguos a los recién venidos. Deduciránse de esto grandes diferencias en los tiempos de recorridos realizados por las unidades de Fort-Lamy y Zouar (ver, a título de documentación, los cuadros técnicos).

En este orden de ideas el problema de los guías debe ser mencionado. En 1940, había 5 ó 6 guías para los trayectos Koro-Toro-Largeau y Largeau-Zouar. La utilización de nuevos itinerarios en particular Koro-Toro-Zouar directo hace obligatoria la formación de nuevos guías sobre nuevos itinerarios. En 1941, se forman diez a quince guías. Es difícil alcanzar esa cifra para 1942. Por ello, para las operaciones de Fezzan 1942-1943, el número de los guías es netamente insuficiente dada la amplitud relativa de los medios. La formación de los guías es difícil. Es preciso en primer lugar encontrar un indígena apto, inteligente, conocedor del desierto. Se precisa también formarlo como guía automovilista, porque el guía camellero es al principio completamente inepto para hacer de guía automovilista (1). El

(1) El guía se orienta por signos sucesivos, para él, se presentan dentro de un escalonamiento de tiempo previsto... tal guijarro al cabo de media jornada o una jornada de marcha. El recorrido muy rápido del vehículo automóvil le priva de toda noción de correspondencia entre la distancia recorrida y el tiempo transcurrido.

transporte por avión de guías para el trayecto de regreso Zouar-Koro-Toro había sido proyectado para las operaciones de 1943, pero la falta de medios de aviación no permitió dicha realización.

* * *

Al final de este capítulo, tenemos que recordar el carácter francés de esta operación. Este carácter es el rasgo dominante de todas nuestras operaciones saharianas.

Acaba de afirmarse, una vez más, en diciembre de 1942, por el mismo general De Gaulle al Gobierno británico, a raíz de la demanda hecha por dicho gobierno de envío de oficiales políticos al Fezzan con nuestras tropas de operaciones:

"Respondo al gobierno británico, que su operación será ejecutada bajo mando exclusivamente francés, partiendo de territorio francés y con tropas francesas."

(*Telegrama oficial al general Leclerc,* 3-12-42).

EL PROBLEMA DE LA OFENSIVA

La preparación y estacionamiento. Los depósitos de esencia de Kourizo. La salida. Composición y fraccionamiento de los grupos

El principio mismo de las operaciones ha sido precisado en Fort-Lamy el 16 de noviembre de 1942 en el curso de una conferencia celebrada entre el general Hutchison, comandante superior de las tropas del Sudán, delegado del general Alexander y el general Leclerc, comandante superior de las tropas del Africa Francesa Combatiente.

Se resume en estas pocas palabras: "Es preciso que la llegada de las tropas francesas a la región de Uigh El Kebir coincida lo mejor posible con la realización del ataque británico que parta de la transversal de El Agheila o de toda otra base de partida escogida en esta región para operar contra la Tripolitania." (Proceso verbal de la conferencia.)

Tal es el principio bajo su aspecto más general.

En lo que concierne a nuestras mismas tropas, el general Leclerc ha establecido un segundo principio de orden más

particular y en cierto modo interior que ya hemos dejado indicado en las "Ideas de maniobra": "El comandante de tropas deberá esforzarse en obtener concordancia entre el contacto en Uigh El Kebir y el paso a la altura de Ouaou El Kebir (grupo G) y el primer bombardeo aéreo." (Orden de operación nº 1: coordinación del conjunto Fort-Lamy, el 13 de noviembre de 1942.)

La preparación se efectúa en la región de Zouar a partir de fin de noviembre. El cuadro de la página ... indica la situación en 1º de diciembre, es decir cuando la preparación está ejecutándose.

Hagamos inmediatamente algunas observaciones a propósito de esta situación. Los movimientos de salida han comenzado a realizarse en la segunda quincena de noviembre. Ahora bien, el día J I (salida de Bardai del primer escalón de G), será el 16 de diciembre de 1942. Las órdenes de salida son, pues, dadas; como consecuencia de retardos necesarios en las operaciones saharianas, antes de toda precisión respecto al día de la partida. Una parte de las unidades (en particular las más pesadas como carga alimenticia, B. M. I, C. P. C.) (1) son mantenidas en Koro Toro hasta precisiones nuevas sobre la salida. Las partidas de Fort-Lamy han sido calculadas en función de los tiempos probables de duración del recorrido Fort-Lamy-Zouar. Los elementos poco importantes y entrenados reciben datos más tardíos que los grandes efectivos y sin entrenamiento.

(1) B.M.I. = Batallón de marcha Nº 1.
C.P.C. = Compañía tranporte del Cameroun.

Unidades	*Fecha de Partida*	*Punto de Partida*	*Situación en 1º de Diciembre 1942*
1ª Cía de D. C.			
2 Pel. y P. H. R.	Largeau	18 noviembre	Zouar
2ª Cía. de D. C.			
2 Pel. y P. H. R.	Largeau	17 noviembre	Bardai
G. N. B.	Kirdimi	19 noviembre	Zouar
12ª Cía. transp.	Mongo	17 noviembre	Zouar
Sección de art. Nº 11:			
2 x 75 M.	Largeau	19 noviembre	Zouar
2 x 25 B	Largeau	30 noviembre	a 4 días de Zouar
1 Howitzer	Largeau	30 noviembre	a 4 dias de Zouar
G. N. E.	Koro-Toro	25 noviembre	Pista Koro Toro Zouar a
G. N. T.	Kichi Kichi	18 noviembre	8 días de Zouar
B. M. 1:	Chedra	22 noviembre	Koro Toro
3ª y 4ª Cías.	Chedra	29 noviembre	Entre Moussoro y Koro-Toro
Cía. pesada			
1ª Cía.	Chedra	1º diciembre	Sale de Chedra
Sección de art. 15 bis	Moussoro	26 noviembre	Entre Koro Toro y Zouar
Sección de art. 16 bis	Massagueit	27 noviembre	Koro Toro
Cía. transportada Cameroun	Fort-Lamy	30 noviembre	Entra en Fort-Lamy y Moussoro
1ª Cía de D. C. 3er pelotón	Largeau	29 noviembre	Entre Largeau y Zouar
2ª Cía. de D. C. 3er pelotón	Largeau	29 noviembre	Entre Largeau y Zouar
Pelotón A. M. Norte . .	Largeau	30 noviembre	Entre Largeau y Zouar
Pelotón A. M. Sud	Fort-Lamy	27 noviembre	Moussoro
T. C. Aviación	Fort-Lamy	27 noviembre	Koro Toro
P. C. Coronel	Fort-Lamy	24 noviembre	Entre Koro Toro y Zouar
Grupo Sanitario de columna:			
1ª sección	Fort-Lamy	17 noviembre	Koro Toro
2ª sección	Fort-Lamy	30 noviembre	ntre Fort-Lamy y Moussoro
Patrulla inglesa	Koufra	20 noviembre	Entre Largeau y Zouar

NOTA. — Las unidades siguientes han recibido la orden de estacionarse en Koro Toro: B. M. 1 completa, Compañía transportada Cameroun, Sección de artillería Nº 16 *bis*.

Con objeto de no aumentar la transmisión radial de Zouar, no se dará cuenta de la llegada de los diferentes elementos: los informes de la columna y su situación el 1º de diciembre no pasan de probabilidades. La patrulla inglesa indicada en este cuadro ha sido destinada, a petición del general Leclerc, a patrulla de enlace:

"El general Leclerc estima absolutamente necesario la presencia junto al coronel Ingold, comandante de la columna, de un oficial de enlace británico con puesto de radio y una patrulla de enlace de cuatro coches." (Reunión del 16 de noviembre de 1942.)

La preparación será efectuada sin incidentes. Todos los elementos estarán dispuestos a hacer movimiento más allá de Zouar el día prevenido a pesar de que los tiempos de recorrido sean más largos en conjunto que los calculados, como consecuencia de la falta de entrenamiento de una gran parte de las unidades y del número demasiado reducido de guías, de acuerdo con la situación ya señalada.

El estacionamiento es realizado en función de las posibilidades de camuflage: masas rocosas caen a pico sobre los terrenos recubiertos de una vegetación constituída por arbustos espinosos, frecuentemente bastante espesos, bloques rocosos de importancia muy variable hundidos en las arenas. Sin embargo ha sido útil dispersar ampliamente las unidades. El grupo Dio será colocado hacia Zoure (a 50 kilómetros de Zouar). El B. M. I y la C. A. 5 estarán colocados entre Zouar y la salida de Zouarké a Meurso (15 kilómetros de Zouar). A la hora de suspensión de la circulación de la mañana: 9 h. 30 los equipos de tiradores-barredores borran todas las huellas de paso de vehículos. En efecto, el enemi-

go, a pesar de numerosos vuelos en la región, no identificará ninguno de nuestros elementos. Una mañana, hacia las 10 h. 30, un Heinkel pasa cerca de Zoure, en la proximidad inmediata del grupo Dio (más de 100 camiones), pero no ve nada. Hagamos notar que habían sido retirados todos los vidrios de los coches.

Las posibilidades de agua dependen de la capa de agua que alimente los pozos. Esta capa de agua es bastante profunda: veinte metros aproximadamente. Es particularmente poco abundante en 1942. El 20 de octubre de 1942, Zouar telegrafiaba: "La capa de agua de Zouar está en baja constante. Antes del 15 de noviembre será necesario ir a buscar el agua a 20 kilómetros de distancia. Ya no va ningún camello al Tibesti. Reclama tres buenos camiones Chevrolet, y, a ser posible, un sifón de 100 metros (1) para tomar agua en los gueltas." También éstos dependen de los gueltas, que son los agujeros de las rocas llenos de agua. Los hay muy importantes (2). En algunos se encuentran peces, y los patos acuden a ellos algunas veces. Son con frecuencia de muy difícil acceso. Algunos no son asequibles sino a los cinocéfalos. El sistema del sifón da buenos resultados para la utilización de estas masas de agua. No lejos de las

(1) Esos 100 metros de tubo se pedirán por avión al Cameroun.

(2) Las dimensiones son muy variables. En Meurso hay dos gueltas, una de 100 metros de largo por 1m50 de ancho, de profundidad muy variable y que contiene peces; la otra, de 5 m. de largo por 5 de ancho y profundidad de 1 metro. En Zeub, hay igualmente dos gueltas: una de 6 por 4, y profundidad de 1m50; la otra colocada bajo una roca, de 4 por 1 y de 5 metros de profundidad.

gueltas de Meurso (de las más importantes) se ha estacionado el B. M. I.

La salida de Zouar para el Zouarké no permite el paso de una cincuentena de vehículos por día sino a condición de una constante reparación (los equipos de reparación quedarán mantenidos en su sitio durante todo el período de la salida). En atención a esta dificultad, una parte de los elementos ha sido colocada más allá del Zouarké. El grupo Dio en la región de Zoure puede alcanzar directamente el itinerario de progresión más allá del Zouarké, o sea a 30 kilómetros al sudoeste. La C. P. C., y la Sección de 25 Libras están colocados en Zeub, lo que, con respecto a la marcha hacia adelante, representa ya la mitad de la travesía del Zuarké.

* * *

La creación de depósitos de esencia delante de nuestra base de partida era del más alto interés. Iba a permitir rehacer las provisiones de las unidades y como consecuencia darles, a partir de aquellos depósitos, nueva autonomía de esencia igual a la de la salida. Cuanto más allá de la base fueran hechos dichos depósitos, más grandes serían nuestras posibilidades de acciones en territorio enemigo, más disminuído resultaría ese tan grave inconveniente para una acción ofensiva como la nuestra, de estar separado por cientos de kilómetros del territorio enemigo.

Pero ese emplazamiento de depósitos de esencia muy importantes y alejados de nuestra base, por mucho que tuviera, corría el riesgo de hacernos perder el beneficio de la sorpresa bien porque el enemigo identificase nuestros con-

voyes en desplazamiento, bien el más grave todavía de que el mismo enemigo se diese cuenta de la creación de aquellos depósitos."

De aquel peligro se derivaba una conclusión imperativa: los depósitos deberían crearse en fecha lo más próxima posible a la de la partida.

Las dotaciones de primera urgencia fueron colocadas en los dos días que precedieron a la salida, por convoyes que efectuaron de noche gran parte de sus desplazamientos.

La región escogida fué la región del paso de Kourizo (a cerca de 400 kilómetros de Zouar). La creación de los depósitos fué realizada bajo dirección del teniente Christol en las condiciones de la nota de más abajo, sin llamar la atención del enemigo:

DEPOSITO DE KOURIZO

1º 63.000 litros en plaza en J 5 destinados a complementar a la ida el abastecimiento del grupo D y del T. C. que marchaban inmediatamente después de él.

2º 55.000 litros en plaza en J 10 destinados a recompletar a la ida a los coches del grueso de la columna (T. C. comprendidos).

3º 22.500 litros en plaza en J 14, destinados a recompletar el regreso de todos los coches de los T. C. que hubieran precedido al grueso de la columna.

4º 15.000 litros en plaza en J 18 destinados al recompletamiento a la vuelta de los camiones del T. C. del grueso.

La constitución de estos depósitos es capital y deberá ser hecha utilizando en caso de necesidad durante un viaje, ciertos camiones designados para formar parte como unidades de los T. C.

P. C., 4 de diciembre de 1942.
EL CORONEL INGOLD
Comandante militar del Tchad
Firmado: INGOLD

Por ampliación,
El Jefe del escuadrón de
Guillebon, Jefe de Estado Mayor
Firmado: GUILLEBON

LA SALIDA

COMPOSICION Y FRACCIONAMIENTO DE LOS GRUPOS

Grupo G

El grupo G (capitán Geoffroy) sale de Bardai el 16 de diciembre en dos escalones (G I y G 2).

Está compuesto y fraccionado como sigue:

G. I. — Salida a las 6.

Pelotón de mando	4 coches
2º pelotón (2º D. C.)	12 coches
T. C. (Teniente Gué)	15 coches

G. II. — Salida a las 12.

3er. Pelotón (2º D. C.)	12 coches
Pieza de 75 (Teniente Pons)	3 coches
Coche británico de enlace	1 coche
TOTAL	47 coches

Grupo D

El grupo D (teniente coronel Dio) sale de Zoure en cuatro fracciones a contar del 18 de diciembre por la mañana.

Está compuesto y fraccionado como sigue:

1ª fracción: 1º y 3er. pelotón de la 1ª compañía D. C.; 1 pieza de 75; ½ P. C. del teniente coronel Dio.

2ª fracción: G. N. B.; 1 cañón Bofors; sección de artillería Nº 15 bis; ½ P. C. del teniente coronel Dio.

3ª fracción: ½ 12ª compañía transportada; ½ T. C. I suministrado por la compañía automóvil Nº 4; pieza Howitzer.

4ª fracción: ½ 12ª compañía transportada; impedimentos diversos; T. C. aviación, ½ G. S. C. en principio.

Total: más de 100 coches.

Escalonamiento entre las fracciones: doce horas de intervalo (1).

Grupo nómada del Tibesti

El grupo nómada del Tibesti (capitán Sarrazac, 11 europeos, 133 tiradores, 51 goumiers y 16 fellahs, Bey Ahmed) sale del Enneri Sao (norte de Zouar) en dos destacamentos con intervalo de medio día.

Está fraccionado como sigue: primer destacamento bajo las órdenes del capitán: grupo de mando; primera sección; sección de acompañamiento.

2º destacamento bajo las órdenes del teniente de Bazelaire; 2ª sección; 3ª sección.

---

(1) La diferencia de dos días entre la fecha de salida del grupo G y la salida del grupo D obedece a que haya correspondencia entre la llegada a Tmessa del grupo G y la llegada a Uigh El Kebir del grupo D.

Grupo M

El grupo M (teniente coronel Delange): batallón de marcha Nº 1 de 4 compañías y un P. C. de grupo, segundo pelotón de la 1ª compañía de D. C., 1er. pelotón de la 2ª D. C., sección de 25 libras, 2 cañones Bofors sección A. M. sur, constituyendo el grueso de la columna. Sale siguiendo las mismas modalidades (unos 50 camiones por día) a contar del 24 de diciembre.

P. C. del coronel

El P. C. del coronel sale de Zouar el 20 de diciembre y se reune al grupo Dio ante Uigh El Kebir.

En resumen, todas las tropas salen para Kourizo, salvo el grupo G que sale por Bardai. (Ver itinerarios de la campaña febrero-marzo 1942).

EN LA ACCION

—"¡Id al enemigo!"

(Fin del último mensaje dirigido por el general De Gaulle antes de la salida de las tropas a las operaciones.)

Para mayor claridad en la exposición, es presentada esta parte en tres fases:

La marcha de aproximación y las operaciones que conducen a la capitulación de Umm El Araneb (Toma de Uigh El Kebir. Cañoneamiento de Gatroun. Sitio y capitulación de Umm El Araneb: 16 de diciembre 1942-4 enero 1943.

Fin de la campaña del Fezzan (Gatroun, Brack, Mourzouck, Sebha): 5 enero-13 enero 1943.

La organización administrativa.

Las acciones sobre Rhat y Ghadamés: 12 enero-29 enero 1943.

LA MARCHA DE APROXIMACION Y LAS OPERACIONES QUE CONDUCEN A LA CAPITULACION DE UM EL ARANEB

Toma de Uigh El Kebir. Cañoneamiento de Gatroun. Sitio y capitulación de Umm

(16 diciembre 1942 - 4 enero 1943)

La marcha de aproximación de nuestras tropas no se caracteriza por ningún accidente. Se oculta completamente al enemigo: el grupo D alcanza la región de Uigh El Kebir el 26 de diciembre por la mañana, y el P. C. del coronel el 22 por la tarde. El grupo G alcanza la región de Sebha el 27, y después parte hacia Umm El Araneb el 29 de diciembre. El grupo M está en posición a 7 kilómetros al norte de Gatroun el 30 de diciembre. El G. N. T. (grupo nómada del Tibesti) está en Uigh El Kebir el 30 a las 8 de la mañana.

En la segunda fase de nuestro estudio, seguiremos la acción del grupo M y del G. N. T. sobre Gatroun.

Las acciones que van a terminar por la capitulación de Umm El Araneb serán llevadas a cabo por dos grupos.

El grupo D (teniente coronel Dio), y el grupo G (capitán Geoffroy).

La acción del grupo Dio será la capital; la acción del grupo Geoffroy será secundaria, no afectará más que a la región de Umm El Araneb y solamente a partir del 29 de diciembre.

El P. C. del coronel se pone en marcha con el grupo Dio.

Asunto de Chouf de Domazé y estacionamiento en Uigh

(22-25 diciembre)

La marcha de aproximación tiene éxito hasta la región de Uigh El Kebir. Se trata de ocupar la posición del mismo nombre por ser punto de agua indispensable para nuestras tropas, lo que debe ser conseguido sin dificultad y, lo que ya es más difícil, de copar el chouf sin producir alarmas.

La primera fracción del grupo Dio (1º y 3er. pelotón de la 1ª compañía de D. C., una pieza de 75; un medio P. C. Dio), después de haber tomado enlace con la segunda fracción (G. N. B., un Bofors sección de artillería nº 15 *bis*, un medio P. C. Dio) ejecuta un vasto movimiento dando vuelta para cortar al enemigo su probable repliegue de Uigh El Kebir hacia Gatroun.

El movimiento de repliegue del enemigo será provocado por la súbita salida, el día 25 a eso de las 8 de la mañana,

de la 2ª fracción, cara a Domazé donde se encuentra el chouf italiano.

De acuerdo con lo previsto, repliégase el chouf ante la aparición de la 2ª fracción pero por la mala suerte, la primera fracción se encuentra todavía demasiado lejos de la pista de salida en el momento de repliegue del enemigo. Disponiendo éste de un avance de 3 kilómetros poco más o menos, se escapa, después de un cambio de ráfagas de 12,7 y cañones de 20 a pesar de una persecución de 30 kilómetros.

El alerta es dado ahora al enemigo. En consecuencia, las tropas del movimiento y todos nuestros puestos reciben la orden siguiente: "Fin del silencio radial. Suprimidos los comunicados restringiendo la seguridad aérea. Acelérense los movimientos."

A las 13,45 hora local, Gatroun pasa a todos los puestos del Fezzan un largo telegrama de absoluta prioridad. El código de la clave es de un tipo nuevo Trátase sin duda ninguna del alerta general dado por el chouf de Uigh El Kebir a su llegada a Gatroun.

Las jornadas del 24 y 25 van a ser empleadas en la preparación del próximo salto hacia adelante, en la reparación de los vehículos, y en otros diversos menesteres como toma de agua, reconocimientos para el emplazamiento del campo de aviación y bases.

Los Saboyas vienen en varias ocasiones a bombardear la región de estacionamiento de las tropas, pero no nos infligen pérdidas.

El general aterriza en las primeras horas de la tarde del 24 en un campo de aviación balizado rápidamente con los co-

ches a una quincena de kilómetros de Domazé (1). Pasa en Uigh la jornada del 24, y la noche del 24 al 25, y vuelve a salir para Zouar el 25 por la mañana después de haber precisado que: "la progresión sobre Umm El Araneb será todo lo rápida posible. El reconocimiento sobre Gatroun, que debe ser efectuado pasando a la altura de Gatroun, deberá retardar al mínimum la progresión. Dicho reconocimiento tendrá en particular como objeto el comprobar la presencia o ausencia de elementos motorizados."

Cañoneamiento de Gatroun
(26 diciembre 1942)

El grupo D (menos la cuarta fracción: media 12ª compañía transportada, el T. C. aviación y el grupo sanitario de la columna), sale de Uigh El Kebir el día 25 hacia las 18, en dirección de Gatroun.

En el momento de su salida del Domazé, el grupo es bombardeado por los Saboyas. Ninguna pérdida. Parada por la noche no lejos del Domazé. Salida una hora después de aparecer la luna. Llegada de los primeros elementos el 26 al rayar el alba a la vista de Gatroun. Los coches son acogidos por un fuego nutrido de armas de 20, 47 y 77 milímetros: respuesta con fuego de 75 milímetros. La columna se instala después en los garas a 20 kilómetros al este de Ga-

(1) Este campo establecido en una dirección diferente con relación al terreno utilizado para las operaciones de febrero-marzo 1942, no será nunca advertido por el enemigo que, por el contrario, bombardeará en diferentes ocasiones nuestro antiguo campo.

troun. Un destacamento ligero compuesto de una patrulla de D. C. y de la patrulla británica es enviado hacia Gatroun con misión de sondear el palmar al norte y al sur del puesto y comprobar la presencia o ausencia de elementos motorizados.

Este destacamento es atacado hacia las 13 horas por dos Saboyas y 5 cazas Fiat. Los coches, atacados en vuelo bajo se dispersan hacia los cuatro puntos del horizonte y se reúnen aisladamente al grueso de la columna hacia las 16. Pérdidas: 2 coches Bedfords de los cuales uno es volcado al realizar un viraje brusco el chófer indígena que lo conducía. Un indígena muerto y otro herido por bala de ametralladora de avión.

El grupo ha cumplido su misión ante Gatroun. Va, pues, a poder continuar el avance.

Durante la noche, uno de nuestros puestos de radio intercepta una comunicación en claro de Umm El Araneb a Gatroun: un oficial de Umm El Araneb dice a Gatroun, al que sabe evidentemente amenazado: "Te compadezco porque estás en la boca del lobo... *la boca del lupe*".

Nuestra amenaza sobre Gatroun restablece en cierto modo el beneficio de la sorpresa, pero por tiempo muy corto, frente a Umm El Araneb.

MARCHA SOBRE UMM EL ARANEB ESTABLECIMIENTO DE UNA POSCION DE SITIO

(26 diciembre-1º enero)

La marcha hacia adelante del grupo es reanudada a partir del 26 a las 10 de la noche. Pronto se levanta la luna y favorece esta marcha. Los coches progresan lentamente siguiendo exactamente las huellas de los precedentes. Algunos enarenamientos."

El día 27, al amanecer, la columna se encuentra en la región de la Gara Magedoul. El terreno es favorable (sérir duro). Avanzan los coches ampliamente espaciados. De repente, a eso de las 6 horas 30, aparece un Heinckel muy bajo. Las cruces de hierro son muy visibles y, para algunos es una satisfacción ver esas cruces de hierro. ¡Allí están los boches!

El avión alemán ametralla apenas, pasa y repasa, nosotros no contestamos. "Diríase que cuenta los camiones", dicen algunos hombres. Y en efecto, los cuenta bien, nuestra radio Zouar intercepta el siguiente mensaje: "Formación de más de 100 coches intenta pasar hacia Ramla."

La columna se camufla al pie de la Gara Magedoul mientras que con un elemento de D. C. el teniente coronel Dio va a reconocer hacia adelante el palmar de Magedoul y de Umm El Sachir.

El conjunto de la columna debe reunirse en cuanto reciba una señal convencional que se emitirá por radio.

El teniente coronel Dio acaba de partir (8 h. 30), cuando el Heinckel vuelve escoltado por cuatro cazas Fiat.

Después de algunas ráfagas disparadas sobre los coches en marcha del teniente coronel Dio, los cinco aviones ametrallan y bombardean durante una veintena de minutos el resto de la columna parada en la Gara Magedoul, y nos causan algunos heridos: un francés, dos británicos de la patrulla de enlace y algunos indígenas. Es destruído un coche de radio británico.

La señal prevista que ha de enviar el teniente coronel Dio es recibida. El conjunto de la columna se dirige al palmar de Umm El Sachir hacia las 11, y allí se camufla.

Por la tarde, bombardeo y ametrallamiento por dos bombarderos y 4 cazas de la posición ocupada por la mañana (Gara Magedoul) y del palmar de Magedoul. Es evidente que el enemigo ha perdido nuestras huellas. Adquieren nuestras tropas la certeza de que, bien camufladas, apenas son visibles en los palmares.

A partir de este día, nuestros cañones, hasta para los desplazamientos, van a guarnecerse con anchas y largas palmas dando así a nuestras columnas, en esta campaña, un aspecto bien característico que recuerda a los cortejos de carnaval.

En el curso de los desplazamientos de los días siguientes, nuestras tropas tomarán también la costumbre de hacer muy visibles los emplazamientos abandonados, tierra removida, latas de conservas, y, no sin satisfacción verán con frecuen-

cia a lo lejos que los Saboyas y los C. R. 42 se encarnizan sobre los emplazamientos de la víspera o de la mañana.

A la caída de la noche, reconocimiento del paso de la rambla que será franqueado de noche.

Al alba del 28, los dos pelotones de D. C. ocupan un palmar a 15 kilómetros al este de Hamera; a las 7, toda la columna está camuflada en dicho palmar. Vuelan por encima dos bombarderos Saboyas y 6 casas Fiat que no llegan a advertir el emplazamiento de los coches. Los coches italianos son divisados a una docena de kilómetros al pie de la Gara de Hamera. Hacia el mediodía, un Saboya parece aterrizar cerca de la posición de Umm El Araneb. Algunos instantes después, surgen dos bombarderos y pican derechos sobre nuestra columna: bombardeo y ametrallamiento. Al mismo tiempo, 21 coches salen de la Gara y avanzan en terreno llano hacia la columna. Se abre el fuego. El enemigo responde con todas las armas, y entre ellas con 4 cañones de 47 milímetros y dos cañones de 20 milímetros. Nuestra artillería y nuestras armas pesadas entran a su vez en acción. Se produce un flotamiento en el enemigo, un coche queda inmovilizado. Inmediatamente son llevados hacia adelante dos pelotones de D. C., encargado uno de ellos de abordar al enemigo de frente, y el otro de rodearlo por la izquierda. Desgraciadamente, la salida del palmar se hace con demasiada lentitud, porque el terreno es malo. Se aprovecha de ello el enemigo para despegarse. Sin embargo es constreñido a dejar en el terreno un coche de cañón de 20 milímetros, un muerto y un herido europeos (1).

(1) La jornada del 28 está descripta de acuerdo con un informe del teniente coronel Dio.

El herido sucumbe a sus heridas. Es un soldado de veinte años, llegado recientemente a Africa. Se le encuentra un fascículo ilustrado que muestra la formación fascista, un bambino de 7 años, orgullosamente plantado a lo Mussolini, adolecente de mirada autoritaria, enfundado en un bello uniforme y soldado por fin, con la imagen que va cambiando según la edad. La última página es blanca, y se piensa que falta allí la escena de hoy: una cosa acababa al pie de una palmera frondosa. El bambino no la había entrevisto.

Las consecuencias de este primer encuentro serio con la sahariana italiana serán importantes.

El adversario, cuadro y tropa, siente su inferioridad desde el punto de vista artillería. Según toda verosimilitud, el enemigo no nos atribuía sino calibres netamente inferiores a los suyos. Recordemos que en Koufra no teníamos más que fusiles ametralladoras y que las operaciones "tipo golpe de mano" de la primavera de 1942, habían dado a los italianos pocas precisiones sobre nuestros medios de fuego, pues ante Tedjere solamente un Howitzer se había revelado.

Una carta, fechada en 15 de diciembre de 1942 y encontrada sobre un muerto de este combate precisa la posición moral enemiga y permite, como consecuencia emitir con algún fundamento, las consecuencias que deben lógicamente derivarse de este desdichado encuentro.

He aquí sensiblemente el contenido de esta carta:

"Los *digaulisti* conocieron ayer nuestra terrible aviación. Pronto van a tener que entendérselas con nuestra poderosa sahariana, los aplastaremos y los derrotaremos como la última vez." (Se trata de las operaciones de la primavera

presentadas por el mando italiano como un fracaso francés por razón del repliegue, que nosotros sabemos voluntario, de nuestras tropas.) En efecto, los saharianos italianos no intentaron ya en adelante ninguna acción ofensiva de conjunto contra nuestras tropas.

En nuestro campo la conclusión es neta: el duro trabajo de preparación de la retaguardia no ha sido inútil.

Técnicamente, somos ahora los más fuertes. Al valor moral de 1940, gracias al general Leclerc, gracias al esfuerzo de todos y a pesar de las dificultades de cada hora, se une el valor técnico del material.

En el curso de las jornadas de los días 29, 30 y 31, la columna va a tratar en vano de encontrar una salida favorable hacia la posición fortificada de Umm El Araneb, y el grupo G inquietará y molestará al enemigo hacia el norte.

El día 29, la columna trata de avanzar por Hamera y después por el palmar. El grupo G, hacia las 13 horas, se pone en lucha con un chouf enemigo al norte de la posición. El chouf será inquietado por una patrulla a las órdenes del ayudante Briard, produciéndose al enemigo algunos heridos.

El 30, la columna trata de desembocar por el Beder, donde el enlace a la vista con el grupo G resulta logrado.

El 31, la columna regresa hacia la región del Hamera, para utilizar la única salida que parece posible, es decir Hamera y después la región arenosa al oeste del palmar.

Dichas dificultades se producen por la caída, durante las semanas precedentes, de una cantidad de agua bastante grande que hace absolutamente inutilizables los terrenos de Sebkra. Por el contrario los terrenos arenosos húmedos to-

davía se encuentran en condiciones más favorables que durante el tiempo normal ([1]).

En el curso de esas tres jornadas, los bombarderos y cazas italianos bombardean de manera constante los palmares, pero lo hacen al azar, porque no logran divisar la columna.

El 31, por la noche, el general Leclerc se une a las tropas de operaciones ante Umm El Araneb con un elemento de D. C. (teniente Lavergne).

La jornada del 1º de enero se va a caracterizar por la repetición del movimiento en dirección enemiga fortificada. Tendrá como resultado la instalación en disposición de sitio en condiciones favorables.

El desarrollo de la acción prosigue así: al amanecer, bombardeo de la posición fortificada de Umm El Araneb por dos de nuestros Blenheim; hacia las 6,30 el G. N. B. (grupo nómada del Borkou) es tomado en parte por un fuego nutrido de piezas de 47, 77, y 20 milímetros; a las 7, el G. N. B. ocupa la última cresta dominando la posición enemiga sobre nuestro eje de marcha a unos 1.600 metros de la posición.

Las dos piezas de 75 y el Howitzer que siguen de cerca al G. N. B. son puestos rápidamente en posición y abren el fuego. El enemigo contesta con fuego graneado de 77, 47 y 65 milímetros, y también con fuego de mortero. Este fuego va a prolongarse de manera casi ininterrumpida hasta las 15 horas. Entonces cesa bruscamente, dos piezas de 77 milímetros parecen haber sido destruídas.

([1]) Esta situación había sido señalada ya por las radios de las patrullas L. R. D. G. en operaciones al sur de Libia.

En el momento mismo en que la G. N. B. ocupaba la última línea de la cresta dominando la posición, los pelotones 1º y 3º de la 1ª compañía de D. C., ocupaban la aldea de Umm El Araneb y la antigua oficina de correos, saludados por dos obuses de 47 y 77 milímetros. Hacia las 10, bombardeo y ametrallamiento aéreo enemigo sin resultado.

El general Leclerc había participado en la acción con las tropas de ataque, primeramente con el G. N. B., después con los pelotones de D. C. empleados ante el correo de Umm El Araneb. En las primeras horas de la tarde, combate de encuentro en el palmar (cerca de la antigua administración de correos) entre una de nuestras patrullas a pie y un elemento ligero enemigo. Este pierde un equipo, un coche y dos nacionales. Por la noche, emboscada sin resultado.

Durante esta jornada, el grupo G se ha mostrado activo en la región al norte de la posición. El teniente Eggenspiller encuentra las huellas frescas de una veintena de vehículos que se dirigen de norte a sur; y les sigue sin conseguir encontrarlos. Llegado cerca de la posición, es sometido a un tiro muy violento de la artillería enemiga.

Reconocimientos de D. C. Sitio y capitulación
(2-4 enero 1943)

Durante todo este período, nuestros pelotones de D. C. están activos (1). Un pelotón de la 1ª compañía de D. C. ha-

(1) El general Leclerc sale de Umm El Araneb, en un Lysander, el día 2 por la mañana, y va a ganar inmediatamente Gatroun.

ce un reconocimiento al norte del palmar de la aldea. No encuentra elementos de la compañía sahariana. El otro pelotón ejecuta los días 2 y 3 de enero, una demostración sobre Goddua y Mourzouck (saludado con 20 tiros del 75 que llevaba el pelotón), vuelve después hacia Umm El Araneb. Los elementos móviles de la 2ª compañía de D. C. patrullan al norte de la posición, con excepción del pelotón Alaurent en marcha hacia Brack. (Ver capítulo siguiente).

Las jornadas de los días 2, 3 y 4 de enero se caracterizan por los tiros de hostigamiento de la artillería sobre la posición enemiga. Estos tiros tienen lugar, con intervalos irregulares, de día y de noche. La contestación del adversario es débil. Los destacamentos a pie son enviador al norte y al este de la posición por los grupos D y G, para impedir al enemigo que se retire y para hostigarlo. Son nulas las reacciones de la infantería enemiga.

Durante la noche del 2 al 3 de enero, una fuerte detonación se deja oír en la posición enemiga. Como no corresponde a nuestro ataque, es de suponer que se trata de la explosión de una mina provocada verosímilmente por los desertores. En el curso de esta misma noche, hace el grupo G algunos prisioneros. Confirman el abandono de la posición por un cierto número de askaris y la explosión de una mina en el curso de su evacuación (3 muertos).

En el curso de la noche del 3 al 4 de enero, son hechos nuevos prisioneros. La infantería enemiga continúa siempre pasiva. Las decisiones siguientes son tomadas para la jornada del 4 de enero: aumento en gran proporción de los tiros de hostigamiento de la artillería sobre la posición enemi-

ga ([1]); contacto apretado de la infantería. La moral enemiga está, sin duda, en descenso, y es preciso terminar con ella rápidamente.

Desde el día 4 de enero por la mañana, efectúase nuestra presión, no solamente desde la posición ocupada el 1º de enero por el G. N. B., sino también desde el oeste y noroeste. A las diez de la mañana, nuestra infantería (1 sección de infantería, 1 sección de ametralladoras, 1 mortero) ha progresado hasta 800 metros al oeste de la posición enemiga. Al comienzo de la tarde, el capitán d'Abzac y el subteniente Le Calvez han llegado a 200 metros al noroeste de la red que rodea la posición.

El tiro de la artillería se intensifica de hora en hora. Nuestros morteros reunidos abren un fuego más preciso sobre los abrigos ligeros del personal que parecen ser numerosos en la parte de palmar de la posición. Tiran nuestras armas automáticas y el enemigo responde débilmente.

Hacia las 15 horas, las deserciones individuales de askaris comienzan sobre las caras norte y noroeste. Los italianos nacionales no reaccionan. Un suboficial indígena gana nuestras líneas y dice: "quieren rendirse, pero no a los tiradores". Este suboficial es enviado a las líneas italianas. Se le ha advertido que un oficial italiano debe venir a presen-

---

([1]) El consumo de municiones entre Gatroun y la capitulación de Umm El Araneb es el siguiente: Howitzer, 118; 75 M, 153; 75 C, 436; mortero, 60; 86 Dam, 5.970; 7 milímetros 5, 9.830; 12 milímetros 7, 500; 13 milímetros 2, 1.360; Bofors 40 milímetros, 157; cajón A-A 25 milímetros, 65; 20 milímetros, 2.300. El Howitzer y el conjunto de 75 milímetros han sido empleados para el sitio de Umm El Araneb.

tarse ante las líneas con una bandera blanca. Se le garantizará la seguridad.

Transcurrido apenas un cuarto de hora, un oficial italiano sale de la posición, es el comandante. Va precedido de un askari portador de un gran pabellón blanco, encuadrado entre dos soldados nacionales italianos y seguidos por dos perros: un sloughi y un basset de poca raza.

Instante magnífico éste. Pero cómo se lamenta la ausencia de todos aquellos a quienes semejantes instantes son debidos: muchachos de veinte años, caídos demasiado pronto en la acción de guerra, heroicos combatientes de 1940 aplastados bajo el número. Franceses que resisten hoy día en Francia la ocupación alemana e italiana.

El capitán d'Abzac y después los coroneles Ingold y Dio, acompañados por el capitán Verdier, se dirigen al encuentro del oficial italiano.

A la pregunta formulada:

—¿Viene usted a rendirse? El oficial italiano responde:

—No, yo no he ofrecido la rendición.

—¿Qué significa entonces esa bandera blanca en la posición?

—No lo sé.

El oficial italiano expone su deseo de retirarse un instante, y se accede a su demanda. Poco después, se presenta de nuevo y declara que se ha decidido por la "resistencia".

Son las 15 horas 40 minutos aproximadamente, y queda

concedido un plazo hasta las 16 horas. Si a las 16 no se pide la rendición, se reanudará el tiro de artillería y nuestros tiradores asaltarán la posición.

16 horas. Ninguna bandera blanca visible, ninguna delegación a la vista.

16 horas 0.3. Toda la artillería abre un fuego acelerado. El jefe de escuadrón de Guillebon, jefe del Estado Mayor, dirige el tiro de las piezas, de la región inicialmente ocupada por el G. N. B., en ausencia del jefe de escuadrón Crepin, comandante de artillería que se encuentra en el lado oeste. Ve, entre los estallidos de 75, brotar por todas partes, banderas blancas.

—¡Alto el fuego!

Umm El Araneb ha capitulado.

Pronto una larga columna sale de la posición y avanza hacia nuestras líneas. Nuestros tiradores están alborozados: —"¿Todos son Daniels?", dicen. (Por razón de la dificultad en la pronunciación del italiano por nuestros indígenas, era costumbre llamar Danieles a los italianos.)

Revista de la guarnición que presenta armas. Visita de la posición abandonada ahora, fusiles esparcidos, cañones rotos, algunos cadáveres sin enterrar todavía. El oficial italiano que nos acompaña a la posición, nos expresa extraordinaria admiración respecto a nuestra artillería: de 4 cañones de 77 milímetros, 4 están completamente inservibles. —"Vuestro comandante de artillería, merece ser coronel", dice.

Regreso al antiguo puesto por la noche. En el patio del viejo puesto de Umm El Araneb, a lo largo de las paredes se hallan inscritas divisas de victorias, los prisioneros son

un montón humano que hormiguea. En lo alto de los bordjs, velan nuestros tiradores (1).

Al día siguiente 5 de enero el C. G. del general Leclerc relata así la toma de Umm E Alraneb: "Después de violentos bombardeos y 3 días de combate, las tropas del coronel Ingold han conquistado la posición llave de Umm El Araneb que ha capitulado el 4 de enero. Esta posición estaba fuertemente guardada por el enemigo que ha dejado entre nuestras manos cerca de 200 prisioneros de los cuales una decena son oficiales, 10 cañones, 20 ametralladoras, morteros y armas automáticas." (Comunicado nº 11 del 6 de enero de 1943.)

(1) En el curso de esta campaña se encontrarán en los puestos conquistados los cuadros de tablas de uniformes que representan los ejércitos aliados y enemigos. A la cabeza de los enemigos figuraban los "Digaulisti" con uniforme colonial de antes de la guerra. El material de los "Digaulisti en lo referente a aviones, figuraba en anexo. Los tipos de aviones representados eran de los tipos limitados, Potez, Bloch 120.

FIN DE LA CAMPAÑA DEL FEZZAN
(Gatroun, Brack, Mourzouck, Sebha)

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

GATROUN
(1°-6 enero 1943)

Tomado Umm El Araneb, se precipitan los acontecimientos.

La posición fortificada de Gatroun es la primera que va a capitular. Ya hemos dicho en el capítulo precedente que una parte de los elementos del grupo de ataque de Umm El Araneb (grupo D), había sufrido un violento cañoneo al presentarse ante Gatroun, al amanecer del día 26 de diciembre. La noche del 26 se caracteriza por el ataque en fuego raso del Glenn Martin del teniente Netter, ayudante Weil. Este equipo, dando prueba de una actividad extraordinaria, había infligido pérdidas al enemigo (un oficial italiano muerto) y había creado en el puesto un verdadero pánico. Desgraciadamente, en el curso de esta misión, el ayudante piloto Weil fué mortalmente herido y el avión

destruído en el curso del aterrizaje efectuado con la mayor sangre fría por el teniente Netter, observador.

El día 30, daba el general Leclerc desde Uigh El Kebir la orden al grupo M (teniente coronel Delange) "de trasladarse ante Gatroun, cubierto por el pelotón de Bagneux, de hostigar a Gatroun y de mantenerse presto para continuar su movimiento hacia el norte."

El día 31, el grupo M se trasladaba 6 kilómetros al norte de la posición de Gatroun y el día 1º de enero a las 6 daba cuenta de la operación en los siguientes términos: "Hecho el reglaje 88. Los golpes en la posición desencadenan un fuego enemigo desordenado."

El día 2 de enero llegaba del grupo M un nuevo radio: "9 h. 30. Guarnición italiana inerte en su posición que parece muy fuerte. Buen campo de aterrizaje a 1 kilómetro al este de nuestro emplazamiento situado 6 kilómetros al norte de la posición enemiga al borde del palmar." Este mismo día, el día 2, el general Leclerc daba orden al G. N. T. (de camellos), entonces en Uigh El Kebir, de trasladarse a Gatroun.

El día 4 a las 7 h. de la mañana, el G. N. T. alcanzaba al grupo M al norte de Gatroun. Poco después llegaba el general Leclerc.

Las misiones respectivas del grupo M y del G. N. T. son entonces precisadas sobre el terreno. El grupo M continuará hacia el norte (decisión de acuerdo con la orden inicial del 30 de diciembre reproducida más arriba) "Mantenerse prestos a continuar el movimiento hacia el norte". La G. N. T. (capitán Sarrazac) realizará el sitio de la posición fortificada de Gatroun. El grupo M deja sus posiciones el 5

de enero por la mañana, saludado por una docena de cañonazos de los 77 milímetros.

Sigamos ahora al G. N. T. en la acción contra Gatroun que va a emprender.

Jornada del 5 de enero

En las primeras horas, la 1ª sección (subteniente de Daruvar (1) sargento jefe Gué) es enviada en protección de la batería de 75 milímetros (del grupo M, pero mantenida en plaza) que debe regular el tiro. Los italianos tiran con el 77 milímetros sobre el borde del palmar. Los tiros resultan cortos a 500 metros de la sección de protección. Hacia las 10, un Lysander viene a traer una orden del día anunciando la toma de Umm El Araneb. Este avión regula el tiro de los 75 milímetros. A las 10.30 hs., la regulación de los 75 milímetros comienza. A las 16 horas la tercera sección (subteniente de Bazelaire, sargento jefe Borruat) se dirige hacia el antiguo puesto de Gatroun con las siguientes misiones: impedir una salida de la guarnición, ejecutar una patrulla, crear una diversión, y hacer desencadenarse el fuego general. A la misma hora, un Lysander bombardea la posición fortificada mientras que el 75 hace 30 disparos. A las 16|30 horas, el aspirante Lebrun parte al antiguo puesto llevando un papel en que se invita a los ocupantes a rendirse. A las 17, es enviado un indígena a la posición fortificada con un papel idéntico Tiran sobre él.

(1) Este ofiical será herido dos veces, una de ellas muy gravemente, durante la campaña de Túnez.

Jornada del 6 de enero

Tres Lysander tienen que venir a bombardear a las 10 horas, mientras que los 75 milímetros harán 50 disparos. A las 7.15 horas, el teniente de Bazelaire ve llegar a dos subtenientes italianos que proponen la rendición. Envía uno de ellos al antiguo puesto donde el aspirante Lebrun ha llegado sin dificultad la víspera, por la noche. Con el otro, se dirige a la posición fortificada y hace que la guarnición la evacúe. Desde que se recibe la noticia, la segunda sección (teniente Gueritte, sargento jefe Bloquet), que está vigilando bastante cerca de la posición fortificada, es enviada a toda prisa a dicha posición.

Lo que se toma al enemigo es lo siguiente:

Personal: 7 oficiales; 58 suboficiales y soldados italianos; 114 askaris.

Armamento: 2 cañones de 77 milímetros; 3 cañones de 37 milímetros; 5 cañones de 20 milímetros; 2 morteros de 81 milímetros; 3 ametralladoras de 12 milímetros; 12 ametralladoras de 8 milímetros; 7 F. M. y numerosos fusiles y revólveres.

Material diverso: 4 camiones; 12.000 litros de esencia para auto; 9.000 litros de esencia para avión; municiones en cantidad; un mes de víveres.

Al día siguiente, 7 de enero, el comunicado Nº 12 del cuartel general del general Leclerc, hacía la siguiente relación de la toma de Gatroun:

"Una nueva posición enemiga, Gatroun, ha capitulado el día 6, dejando entre nuestras manos 177 oficiales e in-

dividuos de tropa, 10 cañones y un importante armamento no determinado todavía. El grupo nómada mearista del Tibesti bajo las órdenes del capitán Sarrazac, después de cubrir cientos de kilómetros, en tiempo record, sin dejar descanso al enemigo, ha tomado dicha posición."

Brack, Mourzouck, Sebha

(6-8 enero 1943)

La ocupación de Brack la efectuará el 3er. pelotón de la 2ª compañía de D C (capitán Alaurent). Este pelotón es destacado del grupo G el 1º de enero; en esta fecha, está ante Umm El Araneb. Su misión se precisa así: "...trasladarse a la ruta de Brack a Hon y una vez allí impedir su uso al enemigo."

Una vez hecha la provisión de esencia, el capitán Alaurent sale de Umm El Araneb el 2 de enero. El 6 de enero a las 13 está en plaza, después de haber recorrido 420 kilómetros efectuando un amplio desbordamiento por el este. Al finalizar la mañana alcanza Eschida (50 kilómetros de Brack) y a las 15 entra en Brack ,evacuada la víspera (1).

Allí recupera una gran parte del material no destruído, en particular, miles de tiros de mortero de 81 milímetros,

(1) He aquí lo que anota el capitán Alaurent en su carnet de campaña: "A nuestra llegada, la población en muchedumbre con sus banderas blancas y sus bendiciones... Salamalecks con los notables del lugar. Un fuerte imponente, protegido por una gara de tipo Gibraltar. Al día siguiente a las 10, nuestra bandera es izada y saludada por todos los coches. Salvas del Oerlikon."

o sea de grueso calibre, utilizables en el modelo francés, y miles de obúses de 20 milímetros. El día 7, hace prisionero a un capitán italiano que acaba de escapar de Mourzouck con dos coches. Detalle irónico: este oficial acababa de llegar de Roma con la misión de dar conferencias para elevar la moral de las tropas italianas en el Fezzan. El comunicado Nº 13, del 8 de enero de 1943, relata así la toma de Brack: "En el Fezzan, el revés enemigo se transforma en derrota; nuestros elementos avanzados han ocupado ya a Brack. Otras guarniciones son bloqueadas por nuestras tropas."

Cupo al capitán Guena, agregado al batallón de marcha Nº 1 desde su formación, el honor de ocupar Mourzouck.

En la noche del 7, una delegación de notables indígenas de Mourzouck vino a presentarse en Umm El Araneb al comandante francés, y señaló los desórdenes en la guarnición italiana de Mourzouck y la huída de Askáris. Se dan órdenes a la compañía del capitán Guena, reforzada con dos A. M. del teniente Serizier y un puesto de radio del P. C. del coronel, de marchar sobre Mourzouck.

El día 8, a las 9, el destacamento Guena entra en Mourzouck. El capitán Guena dirige en seguida el telegrama siguiente: "Orden ejecutada: Mourzouck ocupada esta mañana a las 9. Askáris en huída hacia los pueblos. Los nacionales han salido de la plaza en la noche del 6 al 7. Algunos heridos por explosión de minas (1) "

---

(1) Recibía a su llegada una carta de bienvenida de los notables de Mourzouck (ver reproducción fotográfica).

Un nuevo telegrama del capitán Guena precisa a las 16 horas: "80 nacionales escapados de Mourzouck con fusiles y ametralladoras han sido advertidos a 25 kilómetros al noroeste, y parecen dirigirse hacia Ubari."

Se da orden al capitán Guena de lanzar un destacamento en persecución de los que huyen (infantería transportada y A-M); y a la aviación (teniente Mahe) de buscar la guarnición de Mourzouck que se repliega hacia el norte (50 a 80 kilómetros de Mourzouck).

Ejecución: el 9 al amanecer.

El teniente Mahe descubre a los que huyen a 70 kilómetros al norte de Mourzouck, los ametralla y provoca su rendición con la amenaza enviada desde el avión por un billete. Son tomados (informes Mahe) una hora más tarde por un destacamento de infantería transportada y autoametralladoras, salidos de Mourzouck al rayar el alba y guiados después por el teniente Mahe sobre el lugar de capitulación en campo raso obtenida gracias a la sangre fría y la magnífica audacia de este oficial. "El avión aterrizó —anota el informe de operaciones de la escuadrilla Nantes— y el equipo asistió al alistamiento." El total de lo tomado ascendió a 110 europeos y entre ellos 11 oficiales y 30 askaris.

Dos días más tarde, el 11 de enero de 1943, segundo aniversario de la heroica muerte del teniente coronel d'Ornano, se rindieron honores militares a la memoria de dicho jefe, sobre su tumba, por la guarnición francesa de Mourzouck. El comandante Massu, compañero de armas del teniente coronel Ornano en la acción de Mourzouck de 1941,

se había trasladado especialmente a Mourzouck para presidir aquella ceremonia.

* * *

La caída de Sebha había de seguir de cerca a la de Brack. Señalemos que un bombardeo de nuestra aviación, el 26 de diciembre, había obtenido resultados del todo notables: hangar destruído con tres aparatos y numeroso material, incendio visible a cien kilómetros (ver foto).

El teniente coronel Delange entraba allí el día 8 a las 18 horas. Un material muy importante caía entre nuestras manos. A los dos carros tomados en el mismo Sebha, se añadían 16 carros tomados en Umm El Habib.

* * *

El comunicado Nº 16 del 12 de enero de 1943, es una breve síntesis del conjunto de las operaciones. Tiene por consecuencia su lugar, al final de este estudio de la parte activa de la conquista del Fezzan: "En menos de tres semanas, las tropas de la Francia Combatiente han conquistado todo el territorio del Fezzan. El balance de esta campaña alcanza ya a más de 700 prisioneros, 40 cañones, 18 carros de combate y un número importante de armas y coches capturado por los franceses. Tres nuevas banderas tomadas al enemigo vienen a añadirse a las cuatro que adornan ya la sala de honor del regimiento de tiradores senegaleses del Tchad."

Bombardeo de Sebah, el 28 de diciembre 1942

Organización administrativa

El señor administrador de Lami había efectuado, en los quince días que precedieron a nuestra entrada en campaña, un trabajo muy completo de preparación a nuestra ocupación administrativa del Fezzan.

Este trabajo, aprobado por el general Leclerc, había de sernos muy útil.

Será establecida al administración francesa, sin ninguna dificultad a medida en que vaya haciéndose el avance militar. Por ello, el día 9 de enero, el general Leclerc podía telegrafiar al gobernador general y al gobernador del Tchad: "Régimen de ocupación ha comenzado hoy... El teniente coronel Delange es designado administrador del territorio militar del Fezzan."

LAS ACCIONES SOBRE RHAT Y GHADAMES

Acciones sobre Rhat

Con fecha 11 de enero de 1943 "la conquista del Fezzan está terminada" (1). Los elementos avanzados de las tropas del Tchad progresan ampliamente hacia el norte. Están ya comprometidos en la batalla de Tripolitania, que es sin duda ninguna la misión esencial.

Pero, ¿qué ocurre en el Rhat? Este puesto está al sur con relación a nuestra progresión; lo conocemos bien por nuestra documentación informativa. Parecía deber ser uno de nuestros objetivos de este año, si la guerra en Libia hubiera evolucionado menos favorablemente, haciendo como consecuencia imposible la ocupación del Fezzan.

---

(1) La conquista del Fezzan está ahora terminada. Las tropas del coronel Ingold han ocupado Mourzouck, capital religiosa y Sebha, principal centro militar.

"Las guarniciones casi en su totalidad han caído prisioneras. Nuestros elementos avanzados han progresado ampliamente hacia el Norte..."

(*Comunicado Nº* 15 *del general Leclerc,* 11 *de enero de* 1943.)

De Sebha a Rhat hay cerca de 600 kilómetros. Con fecha 11 de enero no disponíamos de medios suficientes de esencia para lanzarnos sobre Rhat sin riesgo de comprometer la progresión hacia el norte, empresa capital.

El general Leclerc toma, el día 11 por la mañana la decisión siguiente, que envía en un T. O. por Zouar: "Envíen urgencia Umm El Araneb el Cant por misión especial (este Cant al que se hace referencia es un avión italiano tomado en la campaña de Siria y puesto a disposición de las tropas del Tchad por el coronel de Marmier). El día 12, por la mañana, el Cant está en Umm El Araneb.

La acción sobre Rhat, imposible de realizar por raids motorizados terrestres, será llevada a cabo por la aviación. Un avión de combate Blenheim (teniente Mahe) se trasladará a Rhat con el Cant (capitán Champalou) transportando una sección de infantería del batallón de marcha Nº 1. Ejecución inmediata. El teniente Mahe volará a baja altitud, y se dará cuenta de la ocupación del puesto. El capitán Champalou, durante ese tiempo, hará los circuitos en los alrededores de Rhat. Si las circunstancias son favorables, el Cant aterrizará, desembarcará su sección y atacará al puesto apoyado en su acción por el Blenheim.

Llegado al Rhat, el teniente Mahe es recibido por un fuego violento de armas automáticas. La acción de infantería no es intentada. Los dos aviones retornan sobre Umm El Araneb; el Blenheim del teniente Mahe ha sido tocado por 6 balas.

En estas condiciones, la toma de Rhat ha de corresponder a las tropas del sur argelino. El general Leclerc delega, pues, en el coronel Carretier, que manda las fuer-

zas aéreas francesas combatientes de la A. E. F. que efectúe un enlace en Djanet (1).

En el curso de esta misión de enlace, el coronel Carretier recibe varias balas en su aparato al efectuar un reconocimiento a poca altura sobre Serdeles y Ubari.

Tracemos rápidamente las fases de la acción llevada a cabo por las tropas del sur argelino contra Rhat (según los T. O. dirigidos a las tropas del Tchad): Desde el 15 de enero, el capitán Mougenot, que manda los meharistas del Hoggar, con el nombre de tropas del sur argelino, telegrafiaba: "Estamos todos orgullosos de haber vuelto a tomar las armas ¡Viva Francia!" El día 21: "Rhat cercado." El día 23: "Ningún cambio. Artillería de Rhat tira sobre nuestras patrullas de sitio." El día 24: "Rhat ha aceptado la capitulación. Gracias por ayuda enviada." El día 25: "Bandera francesa flota sobre Rhat... Nuestra viva gratitud al general De Gaulle y a todos los camaradas de combate. Felicitaciones para Trípoli."

Aquel mismo día, el teniente coronel Delange llegaba a Rhat con un destacamento ligero y pasaba revista a las tropas del sur argelino que acababan de escribir aquella bella página en revancha de la capitulación de 1940.

---

(1) "El enlace ha sido establecido por el coronel Carretier entre las fuerzas francesas combatientes y las tropas francesas de la región de Djanet. El general Leclerc les había pedido que ocupasen Rhat donde se encontraban todavía los italianos a quienes la toma del Fezzan impidió escapar hacia el norte. Este primer enlace entre los franceses de la A. E. F. y las tropas del sur argelino señala una nueva etapa en la terminación de las discordias que dividían a los franceses."

(*Comunicado Nº 18 del general Leclerc, 20 de enero de* 1943).

Acciones sobre Ghadames y Sinaouen

La acción sobre Ghadamés-Sinaouen será llevada a cabo por un grupo ligero a las órdenes del capitán d'Abzac. Este grupo comprende: 1 sección del G. N. B, 1 coche de mando, 1 pelotón de la 2ª compañía de D. C| (teniente de Bagneux) con coche radio, una pieza de 75 (subteniente Lamodiere).

Esta acción es un modelo de rapidez de ejecución. En dos días y medio el grupo d'Abzac, partido de Brack, va a cubrir los 800 kilómetros que separan aproximadamente Brack y Ghadamés, atravesando la Hamada El Homra, reputada infranqueable por los italianos

La epopeya de Leclerc en el Sahara

Una acción como ésta no necesita largos detalles. Se resume en algunos telegramas breves lanzados en aquellos instantes "de parada de las radios" (1), juzgados ciertamente bien largos por el capitán d'Abzac en el curso de su raid: el 21 a las 7: "Ocupado Derg"; el 27 a las 9 horas: "Ghadamés ocupado ayer tarde"; el 27: "Reconoceré Fort-Saint esta noche'; el 28: "Tomados ayer dos oficiales italianos, 100 askaris. Actualmente 400 askaris re-

(1) Se trata de ciertos períodos del día y de la noche, cuidadosamente determinados por adelantado (por regla general de 15 minutos) durante los cuales detiénense los puestos de radio para establecer enlace con los diversos escalones de mando.

unidos en Derg"; el 29: "Ocupado Sinaouen (150 kilómetros al norte de Ghadamés) a las 11 horas."

El día 28, el general comandante del este sahariano, anunciaba el envío a Ghadamés de un destacamento automóvil de Flatters para hacer enlace con nuestras tropas. Este enlace tendrá lugar el 29 de enero. "La cruz de Lorena flota sobre Derg y Ghadamés, saludada por los destacamentos argelinos", escribe el 30 de enero, el capitán d'Abzac.

Dos meses escasos más tarde, el 23 de marzo de 1943, el capitán d'Abzac caía gloriosamente en el ataque de los djebels del paso del Hamma (Túnez). Ha sido dado su nombre a una de las plazas de Ghadamés. De esa manera el recuerdo del capitán d'Abzac se conservará como merece en dicha ciudad.

ORDEN DEL DIA DEL GENERAL DE GAULLE

(17/1/43)

"La victoria francesa del Fezzan es una etapa importante en el camino de liberación y venganza de la Patria.

"General Leclerc: bajo vuestro hábil y audaz mando, las tropas y la aviación del Tchad han sabido preparar metódicamente y ejecutar valerosamente una de las operaciones ofensivas más difíciles de esta guerra. Los tesoros de ardor, disciplina y coraje que han derrochado constituyen para los franceses sometidos a la opresión del enemigo, una poderosa confortación, y para el mundo una nueva prueba de lo que valen nuestras armas, cuando están confiadas a jefes dignos de Francia.

"Mañana, tened de ello certeza, las fuerzas francesas inspiradas por el ejemplo y animadas por el espíritu de las tropas que mandáis, se reunirán para las grandes victorias."

Firmado: General De Gaulle.

EL AVANCE VICTORIOSO HACIA TRIPOLI (1)

Acción contra Schiuref
(8-11 enero 1943)

El pelotón Alaurent, como más arriba lo hemos visto (campaña del Fezzan), entró en Brack el día 6 de enero a las 15 horas.

En esta fecha, marca Brack nuestro extremo avance hacia el norte.

Si el enemigo está en retirada, son, pues, los elementos entonces en Brack lo mejor situados para acercarse a las retaguardias en el eje Schiuref-Mizda. También, el T. O. siguiente es dirigido el 7 de enero de 1943 al pelotón Alaurent: "Avancen inmediatamente con el máximum de coches contra Schiuref, a fin de informar o establecer contacto si es que el enemigo se encuentra allí."

(1) Previendo el avance de las tropas francesas el general Alexander telegrafía al general Leclerc (principios de enero de 1943): "Un avance, aunque sea en pequeña escala hacia Sebha y Schiuref, Mizda podía prestar gran ayuda al 8º ejército."

La distancia que separa a Brack de Schiuref es de unos 380 kilómetros.

El capitán Alaurent dispone de 12 coches. Dejará allí uno para garantizar la seguridad de la región de Brack donde los elementos del grupo Dio no tardarán en llegar.

La partida tiene lugar el 8 de enero en dos escalones.

El día 10, el destacamento Alaurent está a la vista de Schiuref que es bombardeado con mortero de 81 milímetros y capitula a las 13 horas. Recuperaciones y destrucciones de costumbre. En el curso de la tarde, vuelo de un avión enemigo que, advirtiendo la caída de Schiuref, bombardea y ametralla a los nuevos ocupantes. Al fin de la jornada, el capitán Alaurent, teniendo conocimiento de la llegada próxima a Schiuref de un fuerte convoy de Hon, tiende sin éxito, una emboscada de noche sobre la pista que viene de Hon a unos 30 kilómetros al sur de Schiuref.

El 11, nueva emboscada más cerca de Hon. Avistados por la aviación enemiga, nuestros elementos son seriamente bombardeados y ametrallados: un coche tocado. Siempre sin llegar el convoy de Hon.

El 12, nueva emboscada todavía a la salida de un paso obligado viniendo de Hon. La mañana se caracteriza por reconocimientos aéreos enemigos que no reparan en el emplazamiento de esta nueva emboscada.

A las 15.15 horas, un convoy en el horizonte. Es el convoy de Hon, esperado hace dos días. Lo protegen dos aviones. Comprende dos líneas de coches armados de diversos tipos, en total unos 40 vehículos y entre ellos 6 blindados.

Decisión tomada por el capitán Alaurent : atacar a la 2ª línea a su paso por una revuelta del camino muy próxima, después infiltración por el guijarro (expresión empleada en el Tibesti para designar los macizos montañosos).

Esta maniobra desgraciadamente fracasa, porque el enemigo la ve dibujarse desde que se inicia.

La acción se reduce desde aquel momento a un cañoneo. Nuestros vehículos progresan rápidamente hacia el desfiladero de los garas que bordean el camino y abren fuego sobre la columna enemiga. Esta responde, pero no demuestra ninguna voluntad ofensiva. Sus medios, sin embargo, son muy superiores a los nuestros: 40 vehículos, de los cuales 6 son blindados y 2 aviones son los que tiene el enemigo. Once vehículos y entre ellos ninguno blindado de nuestra parte.

Después de este encuentro, repliégase el enemigo más allá de Schiuref.

Acción hacia Hon
(8-13 enero de 1943)

Ante el anuncio de la ocupación de Brack, el siguiente radio fué enviado (P. C. coronel) al grupo G:

"Después de la evacuación de Brack avanzar lo más rápidamente posible por el itinerario convenido. Precisaré a las 20 vuestro nuevo objetivo."

Algunas horas más tarde, el nuevo objetivo estaba precisado así: "Para Geoffroy, Eggenspiller (pelotón Alsacia), primero: vigile región Bir El Gaf 100 kilómetros sudoeste

Hon. Segundo: Mahe ha visto hoy 11 blindados en Umm El Habib, probablemente protección retaguardia (1)."

Al recibo de estos radios, el pelotón Alsacia, en vigilancia en la región de Sebha, se pone en marcha:

El 8 de enero está en Bir El Gaf. Esta marcha hacia adelante se efectúa sin incidentes. Recibe allí un nuevo radio: "Envíe una patrulla con radio buscar informe sobre presencia enemigo Hon por Socna. Desconfíe de las minas. Considere presencia británica en Hon."

La partida a que se refiere este radio se verifica hacia las 15. La patrulla designada es la de Podeur a la cual se reune el teniente Eggenspiller con un puesto de radio.

A 30 kilómetros de Bir El Gaf se hace de noche. Parada.

Al día siguiente, 9 de enero, la patrulla se aventura por un camino muy bueno, pero que presenta gargantas y desfiladeros profundos que son explorados a pie. Se descubren algunas huellas. En el curso de uno de aquellos reconocimientos, el sargento Dameray, oculto entre las rocas, se deja doblar por un tres toneladas italiano seguido de otros dos coches que van hacia Hon. El teniente Podeur que ha visto también aquellos vehículos, hace señas al resto de la patrulla, en retaguardia entonces, para que se reuna con él. Es su intención cortar el camino a los vehículos enemigos pasando por un desfiladero. Las señales hechas son vistas por el enemigo. Estalla un fuego de fusil. El sargento Dameray descarga a algunos metros la pistola sobre los ocupantes de uno de los camiones italianos. Los

(1) Consultar el capítulo "Nuestra aviación y nuestro servicio de transmisión en la campaña Fezzan-Tripolitania 1942-1943."

coches italianos emprenden la huída abriendo fuego nutrido de cañón de 45 milímetros y de ametralladoras de 12 milímetros 7. El cañoneo será oído por una patrulla británica india que dará cuenta por T. O.: "Cañonazos en Hon esta mañana. Presumimos que proceden de una patrulla francesa."

El enemigo abandona en el terreno un Lancia que será reparado en Bir El Gaf, una ametralladora Breda, un suboficial italiano herido. Nosotros tenemos un herido.

Después de este momento que se verifica muy cerca de Socna, la patrulla vuelve a Bir El Gaf.

El 11, el pelotón Alsacia entero, con los capitanes Geoffroy y Pinhere además, se pone en marcha hacia Hon.

El 13, entra allí en enlace con los elementos británicos que han ocupado Hon el 12 de enero, y que habían evacuado los italianos el día 1.

Toma de Mizda y entrada en Trípoli

(18-26 enero 1943)

La instrucción Nº 5 del general Leclerc, de fecha 15 de enero de 1943, precisa como sigue, las condiciones de nuestra acción sobre Mizda y hacia Trípoli:

"I. — Misión:

"a) Tomar Mizda tratando de capturar el máximum de personal y material;

"b) Dirigir un pelotón en enlace sobre Trípoli inmediatamente después de la entrada de las tropas británicas.

"II. — Dispositivo:

"Grupo G: uno o dos pelotones (un solo pelotón, el del capitán Alaurent, será comprometido) más un cañón. Progresar por los bordes inmediatos del camino Schiuref-Mizda, tomando contacto con las resistencias, reduciéndolas si fuera posible, y, en todo caso manifestando el máximud de actividad.

"Grupo D: tres pelotones de D. C. más dos cañones utilizarán el camino hasta el sur de El Gheriat y progresarán después por la región oeste del camino con propósito de atacar a Mizda o de bloquearlo al menos por el norte.

En caso de que la progresión fuera del camino resultara imposible, el grupo D tomará el camino limitándose a las maniobras locales, la maniobra de desbordamiento por el norte a buscar siempre. En este caso, el teniente coronel Dio tomará el mando de los dos grupos.

"III. — Una vez ocupado Mizda, el pelotón se dirigirá hacia Garian dispuesto a tomar enlace con Trípoli tan pronto como sea posible. P. C. avanzado del coronel durante la operación Brack.

"IV. — La orden de partida será confirmada telegráficamente por el coronel."

La orden de partida al grupo D y al pelotón Alaurent llega el 18 de enero.

Entremos ahora en el estudio de la acción sobre Mizda.

La acción capital es llevada por el grupo Dio (pelotones Tradec, Combes, Lavergne), el pelotón Alaurent desempeña un papel de diversión en relación con esta acción

capital. ("Contacto de las resistencias, reduciéndolas si es posible, en todos los casos: manifestación del máximum de actividad" — Instrucción Nº 5).

El 19 por la mañana, el grupo D sale de Schiuref por pelotones escalonados; 25 kilómetros más allá de Schiuref el camino es abandonado. El grueso de la compañía de D. C. es detenido y dispersado, un elemento de reconocimiento sube a la Hamada Homra. Este elemento alcanza la cumbre de la Hamada después de 50 kilómetros de marcha en dirección general oeste.

Una inmensa extensión llana y muy a propósito para rodar por ella se ofrece entonces a la vista. Por radio, el teniente coronel Dio da la orden al resto de su grupo de juntarse con él siguiendo el mismo itinerario. La marcha hacia adelante vuelve a emprenderse en dirección del norte, tan pronto como se ha reunido al grueso de la columna. Poco vida en la Hamada... Algunas gacelas..., de una maleza, huyen tres onzas al acercarse el coche del teniente coronel Dio.

El 20 de enero a las 9, alcanza el grupo el reborde norte de la Hamada, a 80 kilómetros al sudoeste de Mizda.

En esta última parte recorrida por la Hamada el itinerario es excelente. En el curso de su marcha rápida, nuestras formaciones cruzan numerosos rebaños de carneros. Con la subida hacia el norte, pierde la Hamada su carácter salvaje (1).

---

(1) En Africa sobre todo se pasa pocas veces de una manera brutal de un tipo de región a otro tipo. Parece haber habido allí durante largo tiempo una especie de lucha entre dos tipos

Es preciso ahora descender el acantilado. La caída es abrupta. elizmente una información indígena precisa que los italianos han arreglado recientemente un paso de bajada. Este paso es encontrado en efecto y será utilizado (60 kilómetros al sudoeste de Mizda). Está defendido por numerosos emplazamientos de combate que parece haber abandonado el enemigo recientemente.

A la caída de la noche, el grupo completo está bajo el acantilado. Numerosas huellas de automóvil son visibles. Son aquellas huellas italianas que se dirigen hacia el norte. El teniente coronel Dio toma la decisión de dejar a sus tropas en reposo hasta la salida de la luna, es decir hacia media noche, hacia la 1 de la mañana.

El 21 de enero, a eso de la 1 de la mañana, el grupo ha reanudado la marcha. La formación de marcha es "por pelotones sucesivos". ¿Una pista? Es la pista que, de Mizda, va a Gahadamés. Nuestros pelotones la siguen. Es una

---

opuestos y, hecho extraño, existen especies de islotes del tipo vencido que se encuentran como ahogados en medio del tipo vencedor. Entre el aspecto ecuatorial de árboles fuertes y copudos ,y el aspecto propiamente tchiano de árboles raquíticos y espinosos, la lucha es larga. Los espinosos parecen dueños del suelo a unos kilómetros al sur de Fort-Lamy... Sin embargo, alrededor y al norte de Fort-Lamy, los islotes de árboles dan a ciertos lugares aspecto ecuatorial. Y más allá, más al norte, se entabla la lucha entre los espinosos y el desierto, y se prolonga en cientos de kilómetros. Dicha lucha es interesante para el observador aéreo porque su desarrollo dura varias horas: maleza espinosa densa, duna helada que la vegetación no cubre más que en una línea, espinosos esparcidos, extensión del desierto señalada de trecho en trecho por el punto de un último espinoso. Después la arena neta.

Los tipos humanos, las especies animales no se escapan a esta especie de ley.

pista que serpea al costado del Enneri Fessanon encajado entre dos acantilados a pico.

4 h. 30: el coche de cabeza choca contra un murete que cierra la pista a la altura de un acantilado casi vertical. Se oye un tiro de fusil detrás del murete seguido algunos instantes después, de varios otros. Suben en el cielo hacia el este varios cohetes.

Decisión tomada por el comandante del grupo: medio pelotón (capitán Lavergne) ocupará a pie el acantilado casi vertical buscando un punto accesible. Otro medio pelotón (capitán Trondec) ocupará el acantilado constituyendo el otro costado del Enneri. El avance será reanudado al amanecer.

Al amanecer el teniente coronel Dio y el capitán Lavergne advierten que el grupo se encuentra en el centro de una posición italiana.

He aquí el relato de la acción que se va a desarrollar, según el informe del teniente coronel Dio: "ráfagas de fuego parten de todos los lados. Un askari cae ametrallado; nuestros coches caen bajo un tiro de 47 milímetros, de morteros, y de 20 milímetros, y van a ponerse al abrigo de una gara. Una niebla muy espesa cubre toda el ouadi hasta media cuesta de los garas e impide toda visibilidad.

El medio pelotón Troadec no ha podido alcanzar el borde opuesto del Ennedi que, de noche ,parecía muy próximo; es fijado por el fuego del enemigo al fondo de ouadi, última de las pequeñas dunas cubiertas de vegetación. Cuando se levanta la niebla toma bajo el tiro de sus armas la parte de la posición que se encuentra en el punto bajo del acantilado e impide allí todo movimiento.

El medio pelotón Lavergne progreso en los garas, enteramente mezclado con los italianos, a quienes los franceses no pueden vislumbrar ni aun con gemelos.

La artillería, a falta de vistas, tiene poca eficacia. No obstante, basándose en el resplandor de la salida de los tiros, llega a reducir a silencio al 47 milímetros.

En el curso de un contraataque, un grupo enemigo es rechazado en una pendiente y abandona un F. M. y los sacos de municiones.

En el curso de la mañana el capitán Trondec divisa tres camiones cargados de askaris que llegan como refuerzo. Tomados bajo nuestro fuego, retroceden. Sin embargo, han tenido tiempo de descargar el personal. Poco después, el medio pelotón Combes es enviado a pie a los garas para rodear al enemigo por el norte y se procede a un reconocimiento en automóvil por el norte y por el sur, dando vuelta a la posición. El resultado de dichos reconocimientos es que resulta absolutamente imposible a los coches intentar maniobras de desbordamiento saliendo del Enneri Fessanon.

La tarde es tranquila.

Cae la noche. Una noche obscura de lluvia, con algunas tormentas a lo lejos. Actividad de patrullas, descargas de fusil, que hacen eco en los acantilados. El enemigo se aparta.

El 22 por la mañana, se reanuda la marcha con los coches. Una niebla muy espesa cubre el Enneri hasta más allá de Mizda. Llegado a 4 kilómetros de Mizda, el pelotón de cabeza (Troadec) advierte dos coches enemigos y trata de rodearlos ocupando la punta del acantilado al norte del Ennedi, punta que domina el puesto y la posición enterrada

(posición tipo Gatroun, Umm El Araneb). El enemigo ocupa aquel acantilado. Abre un fuego nutrido sobre nuestros coches sin infligirnos, no obstante, pérdidas.

Pero he ahí que los tiros del 47 milímetros y de mortero se hacen oír hacia el acantilado sur, los obuses caen entre la posición enterrada y aquel acantilado. Es el pelotón Alaurent que acaba de chocar con una posición organizada a caballo sobre el camino de Schiuref. De la posición ocupada por el grupo Dio se ven los movimientos pero es imposible distinguir si se trata de franceses o de italianos. Es enviado un pelotón hacia el sur para tratar de rodear al enemigo y de unirse al pelotón Alaurent. Por el norte, es imposible toda maniobra en coche como consecuencia de los altos acantilados. Son enviadas patrullas a pie en aquella dirección. El enemigo se repliega hacia Garian, abandonando en Mizda sus muertos y una parte de sus heridos.

Hacia las 15 horas, nuestros primeros elementos entran en Mizda. El teniente Coronel Dio se instala en la antigua casa de mando del general Manenieri, que, desde el comienzo de la campaña del Fezzan, manda las tropas que nos hacen frente.

Lo tomado por nosotros es importante: 20.000 litros de mazout; 4.000 litros de esencia; 4 cañones de 47 mm. en buen estado; 2 cañones antitanques de 20 mm., de los cuales uno sólo está completo; 18 ametralladoras de modelos diversos; 16 F. M.; 1 cañón de 37 mm. alemán; stock importante de municiones diversas; muy grandes cantidades de víveres.

Entrada en Trípoli

Tomada Mizda, el pelotón Combes es enviado en patrulla hacia el norte. El mismo día, poco antes de la noche, reconoce una posición organizada y recientemente evacuada a unos 30 kilómetros al norte de Mizda. Esta posición cierra el camino, las huellas frescas parten de ella hacia el este, y, vuelven después hacia el sudoeste. Se siguen esas huellas, que conducen a una nueva posición inocupada que protege a la primera sobre el flanco. De allá, las huellas parten de nuevo hacia el norte.

El 23 de enero el pelotón Troadec se reune con el pelotón Combes al comienzo de la mañana. Continúa la marcha hacia Garian. En el camino, askaris en huída son hechos prisioneros. Se les desarma y abandona. Es alcanzado Garian hacia las 17. Las tropas británicas sólo nos han precedido en algunas horas. Poco después de la llegada de nuestro destacamento a Garian, dos aficiales italianos vienen a rendirse a los británicos. Declaran que formaban parte de una compañía a pie encargada de defender hasta el fin el acantilado norte del Ennedi Fessanon que domina el puesto, con el fin de permitir la evacuación con camiones del resto de la guarnición de Mizda. Manifiestan amargamente su resentimiento contra sus camaradas motorizados que no les esperaron en Charmet Ben Garra (posición a 30 kilómetros al norte de Mizda) como se había convenido.

El 24 a las 16 horas, el pelotón Troadec, con el teniente coronel Dio y el capitán Farret, sale de Garian para Trípoli, que será alcanzado el 26 de enero a las 11 (1).

El general Leclerc aterriza aquel mismo día hacia las 16 en avión en el campo de Castel Benito lleno todavía de restos de cientos de aviones enemigos. Encuentra muy cerca de Castel Benito, en un bosquecillo de eucaliptus, al teniente coronel Dio, el capitán Farret, el capitán Trondec y su pelotón que acaban de volver de Trípoli.

El teniente coronel Dio, el capitán Farret y el capitán Troadec y su pelotón no han estado, pues, sino muy pòco tiempo en Trípoli.

Atravesaron primero la ciudad rápidamente "en dirección norte". Al paso de sus vehículos extraños, vehículos rodeados de guerbas y de redes, y llevando algunos escrita con tiza la inscripción: Tchad, ejército de ametralladoras pesadas, de cañones, sus ocupantes blancos y negros fijos cerca de ellos, lanzaban estos gritos: "¡Los franceses! ¡Los franceses! ¡Francesi! ¡Francesi!"

"Dirección norte", porque lo que desean, lo que quieren, es ver el mar. El mar que allá lejos azota al mismo ritmo las costas de la Provenza. Pronto se les aparece, a la salida del Castillo de Trípoli, todo azul, de un azul violento como el de Cannes, el de Niza y el de Marsella.

Se detienen. Así se detuvieron en noviembre de 1918 nuestros regimientos cuando vieron el Rhin. La columna de nuestros vehículos recorre después los bulevares que

---

(1) Consultar el mapa: Campaña del Fezzan, febrero-marzo 1942.

bordean el mar y entra en la ciudad, donde de nuevo, a su paso se elevan todavía más numerosos los gritos: "¡Los franceses! ¡Francesi! ¡Gaullisti!"

Los británicos, al paso de los nuestros exclaman: "¡Free French!"

Nuestros hombres no se sienten a gusto, ahogados en aquellas calles rodeadas de casas, después de no haber visto ciudades en años, se encuentran mal en medio de tantas caras nuevas, que han visto en una hora, quienes desde hacía tanto tiempo vivían en el estrecho círculo de las gentes de guerra.

Su misión "de representar en los más breves plazos las fuerzas francesas combatientes del Tchad en Trípoli" estaba cumplida.

"Dirección sur". 18 kilómetros de camino alquitranado todo lleno de convoyes. Un bosque de eucaliptus, donde acababa de encontrarlos el general Leclerc (1).

---

(1) El 22 de enero el editorial del "Daily Telegraph" precisa: "Es este un éxito maravilloso. Su avance aligeró el flanco izquierdo del 8º ejército en persecución de Rommel."

NUESTRA AVIACION Y NUESTRO SERVICIO DE TRANSMISIONES EN LA CAMPAÑA FEZZAN-TRIPOLITANIA 1942-1943

Aviación

Estimamos útil, lo mismo que para la campaña Fezzan febrero-marzo 1942, dar un desarrollo independiente a la cuestión aviación. Los hechos de aviación esenciales, necesarios para el estudio de las operaciones mismas, han sido ya señalados. Este desarrollo independiente reservado a la aviación pondrá en evidencia la importancia creciente tomada por esta arma en el curso de nuestras operaciones saharianas.

El grupo Bretaña, comandante de Saint Pereuse, comprende dos escuadrillas (1): (el comandante Bonnafaye había sido puesto a disposición del general Leclerc como ayudante técnico).

(1) El comandante de Saint Pereuse, promovido a teniente coronel después de las operaciones, habría de ser gravemente herido, algunos meses más tarde, en Africa del Norte.

Escuadrilla "Rennes" (capitán Finance).

Aparatos y equipos: Lysander 9059: capitán Finance, piloto; sargento jefe Leroy, ametrallador; Lysander 9181: sargento-jefe Croizat, piloto; sargento Pernot, ametrallador; Lysander 1259: sargento-jefe Lafond, piloto; sargento Bossardo, ametrallador; Lysander 1204; sargento Le Bris, piloto; sargento Le Bourblanc, ametrallador.

Esta escuadrilla ejecutó, del 24 de diciembre de 1942 al 7 de enero de 1943: 13 misiones de guerra, de ellas 5 bombardeos en picada; 5 misiones de reconocimiento, una regulación del tiro de artillería, un ametrallamiento, un enlace avanzado.

Las más notables de esas misiones son: los bombardeos de Gatroun, el 28 de diciembre (Lysander 9059) y el 5 de enero de 1943 (Lysander 9181). Este bombardeo, la víspera de la capitulación, causó tres muertos, un bombardeo de Mourzouck (Lysander 9059, 9181, 1204) el 7 de enero de 1943, igualmente la víspera de la capitulación de Mourzouck, los enlaces del 25 de diciembre (con P. C. coronel), del 1º de enero de 1943 (transporte del general de Umm El Araneb a Uigh El Kebir, y después a Gatroun), la regulación de la artillería sobre Gatroum, el 5 de enero de 1943.

Pérdidas de esta escuadrilla: un aparato.

Escuadrilla "Nantes" (capitán Mahe).

Aparatos y equipos: Blenheim 443: capitán de Saint Pereuse, piloto; subteniente Mantoux, observador; sargento-jefe Cornec, radio-ametrallador; Blenheim 394: capitán

de Maismont, observador; teniente Grillet, piloto (1); cabo-jefe Richaud, radio-ametrallador; Blenheim 214: teniente Court, piloto; teniente Clayeux, observador; sargento-jefe Ruffinoni, radio-ametrallador; Blenheim 327: teniente Chameroy, observador; sargento-jefe Ronget, piloto; sargento Flamand, radio-ametrallador; Blenheim 525: capitán Roques, piloto; teniente Bentley, observador; sargento-jefe Milon, radio-ametrallador; Glenn 428; capitán Mahe, piloto; subteniente Cánepa, observador; sargento Dubroca, ametrallador, sargento Levesque, radio-ametrallador; Glenn 716: teniente Neter, observador; ayudante Weil, piloto; ayudante Barthelemy, ametrallador; sargento-jefe Milon, radio-ametrallador (cuando no está de servicio en el Blenheim 525); Glenn 109: coronel Carretier, teniente Faucher, ayudante Hoog, sargento Reimond (de memoria).

Esta escuadrilla ejecutó, desde el 16 de diciembre al 22 de enero, 28 misiones de guerra, comprendidas en ellas las misiones ejecutadas por el coronel Carretier, jefe de las fuerzas aéreas de A. E. F. Estas misiones se descomponen como sigue: 13 bombarderos, 10 reconocimientos y protecciones, 5 ametrallamientos.

Las más importantes de dichas misiones son: el ataque de Gatroun por el Glenn 716 el 25 de diciembre. Muerte del ayudante Weil (ya señalada); el bombardeo de Sebha por los Blenheim 214, 443, 327, el 28 de diciembre de 1942. Hangar en fuego, destrucción de aparatos en tierra (ya

(1) Habría de encontrar la muerte algunos meses más tarde durante la ejecución de una misión de guerra.

señalada); el bombardeo de Mourzouck por B. 394, 327, el 29 de diciembre. Las bombas caen en la posición defensiva enemiga; el bombardeo de Umm El Araneb por B. 443, 394, 525, el 1º de enero de 1943. Bombas en la posición, un cañón destruído; el reconocimiento sobre Hon y Socna por B. 327, el 8 de enero de 1943, que identifica 11 carros enemigos en Umm El Habib; el reconocimiento y ametrallamiento del equipo del coronel Carretier en la región de Ubari-Serdeles, el 9 de enero; el reconocimiento seguido de capitulación de tropa de infantería por G. 428, el 9 de enero de 1943 (ya señalado); el reconocimiento y misión de enlace por G. 428, el 19 de enero sobre Mizda, El Gheiriat, Es Schiuref.

Pérdidas de esta escuadrilla: dos aparatos destruídos, el ayudante piloto Weil muerto. Los capitanes Roques y Finance de estas escuadrillas encontrarán la muerte en el curso de la campaña de Túnez, en Ben Gardane.

Dijimos al comienzo de este trabajo, en la parte Koufra: "Nuestros equipos, en su mayor parte, no tenían práctica sahariana a fines de 1940 y principios de 1941. Eso explica los resultados tan débiles obtenidos entonces. En el terreno de la aviación, los progresos serán considerables."

Las precisiones que acabamos de dar muestran lo que fueron tales progresos.

* * *

Encuéntrase también, en esta última campaña todo lo referente a la aviación en un particular que no podemos pasar en silencio, es decir en el terreno de los transportes. El total de los transportes aéreos se elevó a 42.000 kilos,

cuyo detalle se da en el cuadro adjunto. Debe llamarse la atención sobre ciertas cifras de dicho cuadro. El total de la primera columna de piezas de autos es con mucho el más elevado. De ello se deduce la gran importancia del abastecimiento en piezas de automóvil para las operaciones saharianas. Este abastecimiento ha sido constante, pues no hay prácticamente un solo avión que no haya subido hacia el norte sin piezas de automóvil.

En segunda categoría vienen los abastecimientos de intendencia.

En tercera el transporte de esencia. Esta columna esencia es interesante. Si se elimina la cifra sin interés de 40 litros, transportados el 4 de febrero de 1943, se comprueba que toda la esencia transportada lo fué en dos días: 20-21 enero, 2.726 litros + 1.497 litros = 4.223 litros. Este es el suplemento indispensable urgente para lanzar la expedición d'Abzac sobre Ghadamés-Sinaouen. Hecho esto aparece la muy grande importancia de la aviación en operaciones saharianas para hacer frente a una súbita necesidad de esencia siempre posible.

La cifra de 940 kilos de municiones de artillería e infantería del 9 de enero corresponde a una demanda de completamiento, como consecuencia del elevado consumo de municiones de artillería en el sitio de Umm El Araneb (1).

El esfuerzo suministrado en el terreno de los transportes por la aviación ha sido de los más importantes. Todos los

(1) Hagamos notar que todos estos transportes han sido ejecutados en zona sahariana. No hay que deplorar sino la pérdida de un aparato (Douglas, cuyos pasajeros se encontraron después de 5 días de buscarlos).

equipos que contribuyeron a ello deben ser felicitados. Nuestro reconocimiento debe extenderse particularmente al coronel Cunningham del ejército americano y al coronel de Marmier, jefe de las líneas aéreas.

Transmisiones

El desarrollo, igualmente independiente del problema transmisiones, trata sobre todo de explicar la importancia de este servicio en las operaciones saharianas del tipo de las que acabamos de seguir. Nuestra documentación será establecida únicamente en las cifras.

Número de puestos de radio

La columna, para las operaciones Fezzan-Tripolitania 1942-1943, disponía de 13 puestos de tipo 11 y de 5 puestos tipo ER 26 *bis,* explotados por personal europeo, salvo el puesto de la compañía del Cameroun explotado por un indígena camerunés (1).

(1) Para "Koufra, 1941" hay 4 puestos en servicio. Para el Fezzan febrero-marzo 1942, hay 8. — Los centros de formación del personal de transmisiones, algunos de ellos de nueva formación en Oubangui, en Cameroun y en Tchad, rindieron muy grandes servicios.

Importancia de la actividad de radio en el curso de las operaciones

La actividad de radio fué intensa desde el momento en que fué levantada la consigna del silencio, es decir desde el 23 de diciembre, sobre todo con los puestos de la retaguardia, Zouar y la base avanzada. Estos puestos aseguraban: los del tipo 11, una transmisión permanente. Los del tipo ER 26 *bis*, una transmisión semipermanente y que servía los puestos de relevo entre el P. C. y los puestos de vanguardia y a la inversa.

En efecto, durante el período de progresión, era con frecuencia imposible a los puestos permanecer en estación para asegurar las vacaciones a las horas fijadas por el orden de las transmisiones. En cuanto cada uno de ellos podía, entraba en enlace con Zouar o la base avanzada, le transmitía sus comunicaciones y pedía las que le habían sido dirigidas.

La estación de Zouar disponía, además de dos puestos del tipo 11, unido uno de ellos a los puestos de la columna y el otro a Largeau y For-Lamy. Esta estación tenía, además, un receptor H. R. O. para la transmisión permanente a 55 metros.

El puesto de radio del P. C. del coronel transmitió entre el 23 de diciembre de 1942 y el 15 de febrero de 1943, ambos incluídos: 492 telegramas oficiales que totalizan 14.666 palabras útiles y ha recibido durante el mismo período 541 telegramas oficiales que totalizan 17.113 palabras útiles, o sea en total, 1.033 telegramas que totalizan 31.779 palabras útiles transmitidas.

HACIA LA UNION

Hacia la unión

El interés de estas operaciones saharianas no es solamente de orden militar.

* * *

Pocos acontecimientos tuvieron en el curso de los años 1941-1943 una influencia más feliz para la unión de los franceses. He aquí algunos testimonios de ello. A Mizda, donde nuestras tropas se preparan para la campaña muy próxima de Túnez, algunos días después de nuestra entrada en Trípoli, llegan estos telegramas: "General Giraud a general Leclerc. Trípoli bravo... Felicitaciones a vuestros hombres."

"Ouargla, general Delay a general Leclerc: Altamente conmovido por noticias recibidas cuadros pelotón teniente Carret stop compañía sahariana y familia os agradecen vuestra solicitud afectuosa."

(Este telegrama fué dirigido a raíz de una visita hecha por el general Leclerc a los oficiales y suboficiales de una compañía sahariana del Sud argelino, gravemente heridos en una acción contra los italianos hechos prisioneros y en tratamiento en un hospital de Trípoli donde el general Leclerc fué a verlos a su llegada).

En Túnez liberado, en Túnez, los testimonios verbales serán múltiples. Un delegado de la municipalidad de Gabés declara a la llegada de nuestras tropas. "La población de Gabés acoge con entusiasmo a los primeros soldados del general De Gaulle, símbolo de la liberación. Al enviar a su jefe el testimonio de indefectible fidelidad en la unión de todos los franceses, desea que dicho general realice lo que ha sido su programa desde la primera hora."

De la Francia enteramente ocupada, no podíamos tener testimonio. Los encontraremos mañana cuando entremos allí con las armas en la mano.

Entonces nos será ciertamente confirmada la gran importancia que tuvieron las operaciones saharianas del Tchad 1940-1943 para el mantenimiento del espíritu de resistencia al invasor.

Fort-Lamy 31 de julio de 1943.

(Regreso de la campaña Fezzan-Tripolitania-Túnez.)

DOCUMENTOS ANEXOS

LA MOTORIZACION EN EL TCHAD EN 1939-40

FORMACIONES AUTOMOVILES

Compañía conducida de Largeau

Esta unidad se formó con fecha 1º de enero de 1939.

Los vehículos se dirigirán a Largeau en varios convoyes en mayo y junio de 1939. Son del tipo Matford y se encontraban todavía en servicio el 1º de septiembre, otros 8 vehículos del mismo tipo estaban ya inservibles por el sólo hecho del trayecto de Douala-Largeau.

"No se trata aquí de los camiones Laffly S. 20 T. tipo "Dragones conducidos" que, desde el 30 de junio de 1939 quedaron averiados en las arenas del Djourab y han debido ser almacenados en Koro-Toro. Los otros tipos de coche Laffly llegados a Largeau, unos (S. 15. T.) no salen sino para los ejercicios de embarque o desembarque de la sección de artillería, y los otros (S. 15. R.) en número 2, son los coches de reconocimiento, inadecuados para el transporte de material y no se utilizan sino para viajes rápidos y buscas de pistas."

El coronel Serres, director de la artillería de la A. E. F. escribe en su informe de conjunto sobre esta cuestión (4221/DA del 28 de noviembre de 1929): "El punto débil varía con el tipo de coche. En los Matford, es la diferencial; en los Laffly de 6 ruedas, la caja de velocidades. La solución del problema del coche sahariano puede ser definida, desde el punto de vista médico, en relación al coche de tipo corriente, y se presentará con las siguientes características: un motor potente; un chasis y una transmisión reforzada; neumáticos a muy débil presión; protección rigurosa de todos los órganos mecánicos contra la arena y el polvo...

"No se trata de la adaptación de modelos existentes, sino más bien de la construcción de punta a cabo de un vehículo nuevo."

En el momento de las operaciones de Koufra, la compañía conducida comprenderá 44 vehículos disponibles, comprendidos en ello los vehículos de la Sección de Transporte del Tchad (ver más abajo) que serán reagrupados con la compañía conducida.

Sección de 75 conducida de Largeau

Comprende 5 Laffly y 4 Matford a Largeau al mismo tiempo que la compañía conducida. Esta sección de 75 está normalmente agregada a la compañía conducida.

Sección de transporte automóvil del Tchad

Esta sección (30 Matford), formada primeramente en Moussoro es reagrupada en Largeau en febrero de 1940

(órdenes del coronel Garnier comandante del R. S. T. Nº 9/R y 136/C).

* * *

Pelotón de autoametralladoras de Largeau

La fecha de creación no ha podido ser precisada. El personal afecto a esta unidad es designado por el ministro de la guerra, 8ª dirección, en julio de 1939 (nota 12.268-2/8 de 22 de julio de 1939). Embarca, con su material, en septiembre de 1939, llega a Fort-Lamy el 30 de enero y a Largeau en marzo de 1940. Pasan, pues, 8 meses entre la designación ministerial y la llegada a Largeau.

Su composición es la siguiente: 5 A. M. Laffly; 4 camiones Matford; 1 break de caza Matford.

Los ensayos hechos en esta época con material del mismo tipo en el Niger no dan satisfacción. El coronel Aubert, comandante de los confines nigero-tchadianos, llega el 15 de septiembre de 1939, en su informe 877/S, a la siguiente conclusión:

"No basta con comprar en Francia un modelo cualquiera de coche y ponerlo en la región sahariana para que pueda rendir servicios, sino que debe responder a buen número de condiciones particulares sobre cuya base convendrá construir primero un prototipo que podrá después mejorar."

Compañía auto Nº 1 en Fort-Archambault

Se forma en Bangui en el momento de declaración de la guerra. Esta compañía comprende de 35 a 40 vehículos utilizables de diversos tipos: Chevrolet, Dodge, Ford que ejercitan los convoyes hacia el norte.

Existe, además, en Fort-Archambault anteriormente a dicha fecha, una sección de transporte Delahaye.

Compañía auto Nº 2 en Fort-Lamy

Está formada en Brazaville igualmente a la declaración de la guerra. Comprende 20 Pick-up y 20 camiones.

* * *

Dos conclusiones se desprenden de este rápido estudio sobre la motorización en el Tchad en 1939-1940.

El esfuerzo de motorización en los confines del Tchad no data más que de 1939: formación compañía transportada, sección de 75 transportada, sección de auto-ametralladora después, a la declaración de la guerra: 1ª y 2ª compañía auto. Antes de la llegada de los vehículos de la compañía transportada a Largeau, en mayo-junio 1939 (o sea 3 meses antes de la guerra), hay en esta plaza un solo coche automóvil (un Panhard-Levassor muy viejo) en muy mal estado. Este coche ha sido destinado por el gobierno civil al jefe de batallón comandante en Largeau a título de jefe de departamento. Hay frente a nosotros, en los confines italianos, cientos de coches en servicio. En el Tchad,

como en Francia nos encontramos considerablemente retrasados desde el punto de vista motorización. El esfuerzo de 1939-1940, por plausible que sea, es muy demasiado tardío. El conjunto del personal se encuentra sin formar ni entrenar en el momento de la guerra.

El material automóvil enviado a los confines no es apto para el buen servicio en zona sahariana.

* * *

En el momento de las operaciones de Koufra las siguientes unidades o elementos vienen a reforzar las fuerzas motorizadas del Tchad:

La sección de transporte de la Legión comprende: 26 Bedford de tonelada y media; 1 Humbert; 1 Hostin.

El personal y el material vienen de Noruega. Llegan a Fort-Lamy a fines de diciembre, salen de Fort-Lamy el 4 de enero de 1941, están en Largeau el 31 de enero de 1941, justo a tiempo para participar en las operaciones de Koufra. Excelente personal, excelente material: irán lejos.

A Noruega, Koufra, añadirán, en los años que van a seguir, Fezzan 1942, Fezzan 1943, Trípoli y Túnez.

Un refuerzo de 45 camiones Ford nuevos que llega a Fort-Lamy en diciembre de 1940. Estos camiones, afectos a la compañía auto de Fort-Lamy (C. A. Nº 2) no serán utilizados en adelante para las operaciones de Koufra.

FORMACIONES AEREAS DE LA A.E.F. (1)

Antes de la llegada del Cuerpo expedicionario del general De Gaulle (noviembre 1940)

Tchad

1 Bloch 120; 2 Potez 29 (sanitarios); 4 Potez (destruídos) por el ciclón de octubre de 1940) venidos de Bangui.

Cameroun

1 Potez 540; 3 Potez 25; de memoria: 1 Pelicán; 1 Phalene (requisados al club civil).

Brazaville

1 Bloch 120; 1 Potez 29 (sanitario).

CONCLUSIÓN: Material insuficiente en cantidad y tipos de aviones muy antiguos.

---

(1) Indicamos no solamente las formaciones del Tchad, sino también las de la A. E. F. entera, dadas las posibilidades de empleo por el Tchad de este material, a corto plazo.

NOTICIAS SOBRE LOS TOUBBOUS Y SUS RELACIONES ECONOMICAS CON EL FEZZAN, LA A.O.F. Y LA NIGERIA

Los indígenas que designamos con el nombre general de toubbous no dan ningún nombre al conjunto de su familia. Nosotros lo llamamos así por otra parte porque en los países donde los europeos los han encontrado, ese nombre les ha sido dado por el resto de la población (según Carbou).

Toubbous (en plural (toubboua) y Tede (en plural Teda) quieren decir habitantes del Tou (montaña, roca, según Nachtigall), del Tibesti. Toubbou es el nombre kanenbou. Tede es el nombre toubbou.

Es difícil saber cuál es el país de origen de los toubbous. El Tarikh el Khamis (manuscrito árabe que debió existir en Ouadai y que debía contener informes históricos sobre las poblaciones del centro africano) les haría venir de Egipto y les llamaría: Nas, Fira, Oun... las gentes de Faraón. Este informe es tanto más curioso cuanto que Barth ha dejado señaladas ya ciertas analogías entre el toubbou y el egipcio antiguo o el copto.

Los toubbous se caracterizan por una extremada delgadez, la tenuidad de los músculos, un color de piel parecido al de los egipcios, según decía Mohamed El Tounesi. Son de un vigor, dureza y sobriedad absolutamente extraordinarios.

* * *

Los toubbous según Carbou, forman la parte media del distrito meridional de Gatroun. Ocupan el Tibesti, el Burkou, los valles occidentales del Ennedi, donde se les encuentra en Ouadai. Ocupan el valle del Bahr el Ghazal y son numerosos en Kanem. Se les encuentra también en el Bournou septentrional y en el camino del Kanem al Fezzan, en los oasis de Kawar.

Nachtigall, en 1870, estimaba que había alrededor de 10.000 toubbous en el Tibesti y 2.000 en el Fezzan y en Koufra. En 1915, el comandante Thilo estima igualmente su número en 10.000 en el Tibesti.

El comandante Rottier (misión al Tibesti 1926-1927), ha hecho un estudio muy completo de las poblaciones del Tibesti (Ver Africa Francesa, informes coloniales, Nº 7, julio 1928). Estima en 9.000 la población del Tibesti dependiente entonces de la A. O. F. En su muy interesante informe de misión, da numerosos detalles sobre las diferentes tribus toubbous y sobre el origen del sultanato toubbous. El sultán de los toubbous se llama Dardai o Darde. Actualmente tiene su campamento en Zouar.

Su primer cuidado, después de nuestra conquista del Fezzan será pedirnos que inspeccionemos a sus súbditos del Fezzan. Las relaciones de mando entre el Dardai y

los toubbous del Fezzan están ya señaladas por Nachtigall. Nachtigall pide al Dardai, entonces en Bardai, que gane el distrito fezzanés de Gatroun.

* * *

Réstanos dar algunas indicaciones sobre las relaciones económicas entre el Tibesti de una parte y el Fezzan, Koufra y la Nigeria de otra. El informe de misión citado ya del comandante Rottier es muy interesante respecto al particular (parte Nº V: "La vida económica del Tibesti", 1927). Precisa en primer lugar que la producción de granos en el Tibesti puede ser valuada en 480 toneladas de trigo o cebada, más 160 toneladas de mijo. Si se calcula la población en 9.000 habitantes, cada uno tendría a su disposición 70 kilogramos de cereales, o sea aproximadamente para 180 días. El exceso necesario es dado a los habitantes del Tibesti por los dátiles: 500 toneladas aproximadamente.

El Toubbous irá sobre todo a pedir a los países vecinos los recursos alimenticios de que carecen: granos y dátiles, por ganado: cabras siembre bastante abundantes, y de manera constante, paños.

En Koufra, a principios de 1927, los paños no eran muy abundantes, pero no les resultaban muy caros a los toubbous porque sus animales se vendían caros: por una cabra daban entonces 14 codos de tela azul o blanca.

En Fezzan, los toubbous ya casi no encontraban paños. Los que allí iban cambiaban exclusivamente cabras por dátiles a razón de dos cabras por una carga de camello de dátiles.

El comandante Rottier señala, que, desde 1921, los toubbous han tomado la costumbre de ir a Bournou. Cita el caso de un indígena del Tibesti llegado de Abadam (Nigeria), que salido del Tibesti con una carga de camello de dátiles la vendió allí por ochenta chelines y pudo comprar por dicha suma, dos boubous negros, dos boubous blancos, tres tourkoudis y una pieza de paño negra; al pasar por Kouar, en las cercanías del Azalai, se trasladó a Fachi y, con una carga de dátiles que había comprado en Bilma, al pasar, obtuvo sólo una pieza de tela blanca y un boubou negro. La diferencia es apreciable y se concibe que, para realizar un beneficio de esa naturaleza, los toubbous afronten los 1.200 kilómetros de trayecto de ida y vuelta de Bilma a Abadam (ha de hacerse notar que del total, solo 500 kilómetros son penosos).

En la nueva Africa de mañana, no deberá Francia desentenderse de los enlaces económicos entre el Fezzan-Tibesti y los territorios del Sud argelino — A. O. F.

TRADUCCION DEL INFORME ITALIANO

Dirigido al comandante del sector militar de Koufra sobre el asunto del Djebel Cherif

(31 enero 1941)

COMPAÑÍA SAHARIANA
DE CUFRA

Cufra, 2 de febrero 1941.

En la tercera decena de enero, nuestra intercepción radiotelegráfica revela al sur de Cufra la existencia de una estación radiotelegráfica evidentemente enemiga.

Como consecuencia de esto el comandante del sector militar de Cufra ha dado la orden, el 28 de enero, de preparar una columna rápida para efectuar un reconocimiento en la zona de Maaten Bisciara. A las 15 horas de aquel mismo día, la columna comenzaba a moverse hacia el sur.

Participaron en ella:

Personal: 3 oficiales; 3 aviadores; 3 suboficiales; 7 nacionales; 10 libios de la sahariana; 10 libios de batería.

Vehículos: 1 tractor A. S. 337; 4 Fiat 634.

Armas: además del armamento individual: 4 piezas de 20 mm.; 2 ametralladoras iFat 36; 1 ametralladora de 12,7; 1 ametralladora de 7,7; 1 F. M.; 2 días de fuego.

Autonomía: Agua y víveres para ocho días; carburante para 600 kilómetros.

Transmisiones: 1 estación R. T. móvil tipo R. F. O. C.; 1 radiogoniómetro de campaña de la R. A.

La marcha.

El 28 de enero, llega la columna cerca del Gebel el Rueb y con las medidas de seguridad pasa allí la noche. El 29 por la mañana la columna reanuda el camino con un ángulo de marcha de 210°. El capitán Moreschini se une por avión. El reconocimiento aéreo no acusa nada de particular sino la intercepción radiotelegráfica revela una estación que se posa frecuentemente. Después, la colaboración con los aparatos de la 26ª escuadrilla se efectúa en las jornadas de los días 29, 30 y 31 de enero y se ha extendido a la zona comprendida entre el Gebel Scerif, el Gebel Bisciara y el Gueret Debasc. Los aparatos han encontrado huellas frescas y numerosas de coches enemigos y de bidones de esencia vacíos. El 31 a las 14, el subteniente Rota observa, cerca de Maaten es Bisciara, 11 coches en movimiento (ruta: 45°).

Estamos a 60 kilómetros de la columna enemiga. El teniente Capurro, comandante de la compañía sahariana, da la orden de hacer movimiento en dirección del Gebel es Scerif. A las 15, el teniente Maccabruni nos informa,

por medio de un mensaje, de que los coches enemigos se estacionan en el centro del Gebel hacia el cual nos dirigimos y a 5 kilómetros solamente.

El combate.

Guiada por la aviación, entra nuestra columna en el canal del Gebel (S-N), encuentra a los coches enemigos y a las 15,35 entramos en contacto con los coches ingleses que estaban a una decena de metros. Los ingleses abren inmediatamente un fuego muy violento al cual respondemos con la misma intensidad. Las primeras ráfagas matan al teniente Capurro y hieren a dos nacionales.

Todos están en sus puestos: los artilleros en su pieza, los nacionales en las ametralladoras colocadas sobre los coches, los libios de la sahariana en tierra delante de todos.

Los coches ingleses se detienen en el canal que les es muy favorable por el terreno que les permite el desfile a los propósitos y a los golpes del enemigo. A las 16 y 25 el combate ha terminado: 3 Chevrolet están en llamas los demás coches huyen en desorden y muy rápidamente hacia el este. Intentamos perseguirles pero la separación, las velocidades y la situación del momento no lo permite. Han tomado parte tres aviones en la última fase del combate y a la terminación de la acción dos Ghibi aterrizan cerca de nosotros y evacuan los heridos más graves. El capitán Mattioli que se ha reunido en avión con el capitán Moreschini asume el mando de la columna. El tercer aparato subteniente Rota) señala que ha ametrallado e inmovilizado dos coches a 30 kilómetros de nosotros.

Nos dirigimos hacia el sudoeste guiados por el avión y encontramos un solo Ford que trata de huir. Una ráfaga de ametralladoras fuerza precipitadamente al equipo a rendirse. Capturamos al mayor Clayton, jefe de la columna inglesa (herido en un brazo) y a dos soldados neozelandeses. Este coche es tomado a remolque.

El regreso.

A 18 horas comienza la marcha de noche de regreso a la brújula, por un camino de seguridad. El 1º de febrero a las 4 de la mañana, la columna está de vuelta en Cufra.

Nuestras pérdidas.

Muertos: 1 oficial, dos libios de la batería; heridos: 1 sargento R. T., 1 graduado automovilista; coches: 1 Fiat 634, que ha sido preciso abandonar pero que puede recuperarse con las reparaciones oportunas.

Pérdidas enemigas.

3 coches Chevrolet incendiados; un Ford capturado en buen estado; 4 muertos ciertos en el terreno (y quizás algunos otros quemados con los coches); 4 dispersados ciertos (entre ellos 2 heridos y uno de ellos muerto después seguramente); 1 ametralladora Wickers en buen estado; fusiles, bombas, municiones, etc.; documentos y mapas de importancia excepcional para las necesidades de la defensa: 4 prisioneros.

Además, nuestra acción ha librado de la prisión inglesa: al brigadier Spina, de Traghen, muerto a consecuencia de

sus heridas; un carabinero de la estación de Traghen; un aviador del aeropuerto de Murzuck. La muerte del agente postal de Murzuck es cierta.

El teniente Minutillo
Comandante de la compañía

APRECIACIONES ALEMANAS SOBRE LAS OPERACIONES EN EL FEZZAN

En febrero-marzo 1942

Extracto del diario militar alemán "Die Wehrmacht",
13 mayo 1942 (1)

"Utilizando debidamente las condiciones atmosféricas desfavorables, de grandes tempestades de arena, los soldados de De Gaulle han sorprendido a las guarniciones de los pequeños fuertes de Tedjere y de el Gatroun, así como también la pequeña fortaleza de Uigh El Kebir. Estos oasis son los puestos avanzados del sur, situados en el viejo camino de las caravanas que va del Tibesti a Mourzouck. Tedjere y el Gatroun, guarnecidos por un pequeño número de meharistas indígenas, se asemejan a los tentáculos o más bien a los tampones situados en una frontera que no puede ser comparada con una frontera en el sentido europeo. El espacio se mide aquí en otra escala:

---

(1) Este texto es el citado en la obra del comandante Moynet: *Las Champañas del Fezzan*, p. 24-25.

su defensa y la dirección de las operaciones militares son aquí diferentes.

"La empresa del general Leclerc, ordenada por el general De Gaulle, ha sido cuidadosamente preparada. El general Leclerc, que conducía la expedición, conoce bien el Sahara. Participó el pasado año, en el ataque motorizado del mayor y sabio británico Clayton, ataque que partió de Koufra y fué dirigido hacia el Fezzan, teniendo igualmente a Mourzouck por objetivo militar. Esta empresa se terminó prematuramente, porque el mayor Clayton, al cabo de algunos días, fué hecho prisionero por los italianos. Pero estaba tan bien preparada y organizada, desde el punto de vista técnico, que ha servido de modelo al general Leclerc. Después de haber reunido a los vehículos y los equipos, la columna automática ha sido dirigida hacia los puntos de apoyo situados en el extremo norte del territorio controlado por De Gaulle, en las proximidades del macizo montañoso del Tibesti. Habría de esperar allí el momento favorable para un ataque al Fezzan.

"El ataque de Leclerc ha partido de un campo cuyo emplazamiento ha sido juiciosamente elegido, en las proximidades de un macizo montañoso y en el cual se ha visto más tarde aparecer algunos aviones. Este campo habría de ser descubierto pronto por la aviación de reconocimientos italiana y alemana, y atacado en diversas ocasiones con éxito. Pero, antes de mejorar el tiempo y de intervenir los cazas italianos se ha jugado en esta región una verdadera partida de escondite. Los hombres de Gaulle no se exponían en combate sino en casos muy raros, y, cada vez que esto era posible; en estos vastos países, es siempre posible.

Con sus vehículos rápidos esquivaban el combate, para reaparecer algunas horas más tarde o durante la noche, en un punto alejado en unos cien kilómetros. El juego se ha tornado peligroso desde el momento en que los italianos han transferido las bases de su aviación de caza de los grandes fuertes hacia el desierto: el automóvil deja huellas que permiten a un aviador, conocedor del Sahara, encontrar al enemigo y atacarlo."

* * *

Podemos señalar en este estudio las inexactitudes siguientes: "guarnecidos por un pequeño número de meharistas indígenas". Las guarniciones Las guarniciones de estos puestos comprendían, no solamente meharistas indígenas, sino también cierto número de nacionales.

"Ataque partido de Koufra y dirigido hacia el Fezzan." Esto es inexacto, la acción contra el Fezzan (Mourzouck) procedió a la acción contra Koufra. Es inexacto también que la acción contra el Fezzan se terminara prematuramente como consecuencia de la desaparición del mayor Clayton (desaparecido por otra parte en la acción contra Koufra).

"Columna automática... verdadera partida de escondite... los hombres de De Gaulle no se exponían al combate sino en casos muy raros... Esquivaban el combate... para reaparecer algunas horas más tarde o durante la noche..."

El carácter de profundidad inmediata de nuestras operaciones realizadas por la acción precisa de destacamen-

tos bien determinados sobre los objetivos precisos ha pasado desapercibido para el autor de este estudio.

Es interesante hacer notar que el adversario ha sido sobre todo castigado por el aspecto automático presentado en la ejecución de nuestros ataques.

Desde este punto de vista todo este estudio es interesante. Completa un carácter de nuestras operaciones —visto por el enemigo— que es consecuencia normal de nuestro método de combate y del fin perseguido. Este carácter automático ha sido siempre preferido por los alemanes. Recordemos que la teoría defensiva alemana de 1918 (en sector fortificado). Estaba sobre todo fundada en el elastichesysthem.

EJEMPLO DE ACTIVIDAD DE UNA BASE DE OPERACIONES

Base de Zouar, noviembre 1942 - enero 1943

Esta base está colocada bajo el mando del jefe de batallón Hauherr, bien conocido en el Tchad por su decisión y su energía.

Esta actividad de una base debe ser estudiada colocándose sucesivamente en el período de instalación y en el período de las operaciones.

Período de instalación

Este período se caracteriza:

Por dos preparaciones: la del personal calificado (comandante de base, contadores, radios);

Preparaciones numerosas de material y abastecimientos diversos en particular de esencia (Ver cuadros especiales), víveres (Ver abastecimientos en víveres, p. xx). municiones de artillería y de infantería.

Período de las operaciones

Este período se caracteriza: por los transportes;

a) En las veces (esencia y víveres principalmente) entre Largeau y Zouar (autos) y Ounianga-Largeau (camellos). Estos transportes son, en cierta medida, consecuencia de la organización defensiva de los confines del Tchad, realizada en el curso de los meses precedentes.

b) Sur-norte por la sección de transporte sur (capitán Stiegelmann, 200 vehículos), la C. A. 2 (capitán Brunet, 160 vehículos), los comerciantes transportadores (Mauclair-Kalafatas);

c) Hacia las tropas de la vanguardia por la C. A. 2 y la C. A. 4 (capitán Dubois).

Un taller de reparaciones automóviles bien equipado se instaló en Zouar (teniente Berger) como consecuencia de la importancia de estos transportes.

Se caracteriza también por la aplicación de un programa racional de emplazamiento de las tropas (problema del agua, del camuflage). El dispositivo de las tropas en el momento de la partida figura en el estudio mismo. Después, las otras unidades siguiendo la progresión de los elementos de cabeza reciben los emplazamientos apropiados.

Por la ejecución de numerosas medidas de orden administrativo... Liquidación de contabilidad con el Tchad, cesión de víveres, adelanto de fondos. En el desarrollo de esas operaciones se ha empleado un fondo movible de

unos vinte millones (de aquí la necesidad de contadores confirmados).

* * *

Como consecuencia de la progresión de las tropas el principio mismo de la base implica los desplazamientos hacia adelante. Son característicos en cuanto al particular los desplazamientos de la base de Zouar durante las operaciones:

Umm El Araneb, 10 enero, 6 días después de la toma;

Mizda 10 febrero, 18 días después de la toma;

Nalut 1º de marzo, en vista de las operaciones de Túnez.

Recordamos, de memoria, el papel considerable de las bases desde el punto de vista transmisiones (Ver el capítulo: "Nuestra aviación y nuestro servicio de transmisiones en la campaña Fezzan-Tripolitania, 1942-1943").

CUADROS TECNICOS
ESQUEMAS

CUADRO INDICADOR

Distancias kilométricas entre Fort-Lamy y los principales puntos del avance;

Consumo de esencia por tipo de vehículo, contando el trayecto de ida para un camión cargado y el de vuelta para un camión vacío.

	KILOMETRAJE		CONSUMO DE ESENCIA			
	Parcial	*Total desde Lamy*	*Ford y Dodge Canadiense*		*Chevrolet*	
			Ida	*Ida y vuelta*	*Ida*	*Ida y vuelta*
Fort-Lamy	—	—	—	—	—	—
Moussoro	280	—	225	—	200	—
Koro Toro	420	700	375	600	300	500
Tchié	200	900	270	870	240	740
Largeau	120	1.020	130	1.000	100	840
Zouar	600	1.620	650	1.650	560	1.390
Uigh El Kebir	640	2.260	700	2.350	670	2.060
Sebha	560	2.820	500	2.850	430	2.490
Lamy a Zouar directo	1.500	—	1.600	—	1.400	—

Observaciones

Si se tiene en cuenta el peso de 45 días de víveres para un chófer y su ayudante de ..... 150 kg.
y que el de una reserva de agua de 8 a 15 días con recipiente sea de ..... 100 kg.
y las piezas de recambio y material de desarenamiento ..... 50 kg.

o sea en total ..... 300 kg.

se ve que al partir de Zouar, un camión cargado por término medio con dos toneladas y media, no tiene capacidad de transporte sino de menos de una tonelada.

En efecto, para un Ford y Dodge canadiense, se precisan 1.650 litros de esencia para el trayecto de ida y vuelta de Fort-Lamy-Zouar, o sea 1.450 kilos, a los cuales han de añadirse los 300 kilos indispensables indicados más arriba. El total de carga indispensable es pues:

1.450 kg. de esencia
300 „

o sea 1.750 kg.

para una posibilidad de transporte como máximum de dos toneladas y media, lo que hace una posibilidad restante de 750 kilos.

Dado un rendimiento tan débil, la conclusión es de que el conjunto de lo necesario para las operaciones, esencia,

víveres, material, debe ser almacenado anteriormente a las operaciones mismas por convoyes especiales.

Todo el período del año no empleado en las operaciones deberá, pues, ser utilizado para el transporte entre la retaguardia y la vanguardia.

SITUACION DE ESENCIA EN LARGEAU Y ZOUAR

I.- Esencia aviación

Puestos	*Fechas*	*Cantidades litros*	*Observaciones*
Largeau . .	1º marzo 1941	16.972	Los depósitos exteriores de Largeau contaban en 1º de diciembre 1942: —54.000 litros
— . .	1º marzo 1942	170.000	
— . .	1º noviembre 1942	215.542	
Zouar . . .	1º marzo 1941	9.925	Los de Zouar (en la misma fecha) —40.900 litros
— . . .	1º marzo 1942	64.600	
— . . .	1º noviembre 1942	81.898	

II.- Esencia auto

Puestos	*Fechas*	*Cantidades litros*	*Observaciones*
Largeau . .	1º marzo 1941	158.942	Los depósitos exteriores de Largeau contaban en 1º de diciembre 1942: —242.000 litros
— . .	1º marzo 1942	719.350	
— . .	1º diciembre 1942	906.476	
Zouar . . .	1º marzo 1941	273.540	Los de Zouar (en la misma fecha): —312.682 litros
— . . .	1º marzo 1942	394.000	
— . . .	1º octubre 1942	614.400	
	31 diciembre 1942	82.200	

ESQUEMA DE TRANSPORTE DE DIEZ TONELADAS

(Esencia aviación)

De Fort-Archambault a la base de las operaciones de 1942

(Uigh El Kebir)

a) Para transportar 10 toneladas de Zouar a Uigh El Kebir se necesitan 7 camiones cargados a 2 toneladas 500 que gastan (ida y vuelta) $1.100 \times 7 = 7.700$ litros de esencia auto.

b) Para transportar de Largeau a Zouar 10 toneladas de esencia aviación + 7.700 litros de esencia auto, se necesitan: 11 camiones cargados con 2 t. 500 cada uno que gastan (ida y vuelta) $900 \times 11 = 9.900$ litros de esencia autos.

c) Para transportar de Fort-Lamy a Largeau 10 toneladas de esencia aviación 7.700 litros de esencia auto, 9.900 litros de esencia auto, se necesitan: 11 camiones cargados a razón de 3 t. (máximum que no puede ser alcanzado

más que muy difícilmente) que gastan (ida y vuelta): $1.000 \times 11 = 11.000$ litros de esencia auto.

d) Para transportar de Fort-Archambaud a Fort-Lamy 10 toneladas de esencia aviación 7.700 litros de esencia auto, 9.900 litros de esencia auto, 11.000 litros de esencia auto, se necesitan: 13 camiones que gastan (ida y vuelta): $500 \times 13 = 6.500$ litros de esencia auto.

* * *

En total el transporte efectuado sin interrupción en distancia de 6.400 kilómetros, comprendida en ella la vuelta, dura dos meses y consume: 35.000 litros de esencia auto.

Cálculo efectuado por el jefe de escuadrón de Guillebon, jefe de estado mayor.

INDICE

PREFACIO DEL GENERAL DE GAULLE ..... Pág. 9
Introducción ..... „ 13

ALGUNOS DATOS INDISPENSABLES PARA EL ESTUDIO DE LAS OPERACIONES ..... „ 15

LA CONQUISTA ITALIANA DE ESTOS TERRITORIOS Y SU ORGANIZACION MILITAR EN 1939-40
Tripolitania y Sahara Libio ..... „ 41

EL CONFLICTO FRANCO-ITALIANO. — MIRAS ITALIANAS SOBRE EL TCHAD ..... „ 57

LOS ACTORES
Los nuestros ..... „ 63
Los suyos ..... „ 72

UNA OJEADA SOBRE LA GUERRA SAHARIANA . „ 81

KOUFRA. 1940-1941
Voluntad de base. — Características de esta operación. — Motivo de elección de Koufra ..... „ 91
Antes de la entrada en acción de las tropas de operaciones sobre Koufra. — 2 de diciembre de 1940 - 15 de enero de 1941 ..... „ 97

Consejos pedidos al teniente coronel d'Ornano por el coronel Leclerc y raids sobre Tedjere 5-15 enero 1941 y Mourzouck 6-16 de enero de 1941 ..... Pág. 107
Movimientos de unidades. — Acciones que preceden al ataque de Koufra ..... „ 114
Reconocimiento del coronel Leclerc en contacto mismo con Koufra ..... „ 124

EL ATAQUE DE KOUFRA
Composición y preparación de la columna de ataque. — Informes sobre el enemigo ..... „ 131

DESPUES DE KOUFRA
Ocupación. — Importancia de Koufra para la guerra del desierto ..... „ 147

F E Z Z A N
Febrero-Marzo 1942 ..... „ 159

LOS ITINERARIOS ..... „ 177

PREPARACION Y PARTIDA DE LOS DIVERSOS ELEMENTOS ..... „ 185

PERIODO DE OPERACIONES Y REGRESO
Homenaje a los muertos en la campaña ..... „ 193

OBSERVACIONES SOBRE EL REGRESO ..... „ 199

FEZZAN-TRIPOLITANIA
Noviembre 1942 - Enero 1943 ..... „ 207

ANTES DE LA CAMPAÑA ..... „ 211

EL PROBLEMA DE LA OFENSIVA ..... „ 231

EN LA ACCION: *Marcha de aproximación y las operaciones que conducen a la capitulación de Um El Araneb.* Toma de Uigh El Kebir. — Cañoneamiento de Gatroun. — Sitio y capitulación de Umm ..... „ 243

FIN DE LA CAMPAÑA DEL FEZZAN
(Gatroun, Brack, Mourzouck, Sebha) ..... Pág. 261

LAS ACCIONES SOBRE RHAT Y GHADAMES .. „ 270

EL AVANCE VICTORIOSO HACIA TRIPOLI .. „ 275

NUESTRA AVIACION Y NUESTRO SERVICIO DE TRANSMISIONES EN LA CAMPAÑA FEZZAN-TRIPOLITANIA 1942-1943 ..... „ 289

HACIA LA UNION ..... „ 297

DOCUMENTOS ANEXOS:
La motorización el Tchad en 1939-40 ..... „ 303
Noticias sobre los Toubbous y sus relaciones económicas con el Fezzan, la A. O. F. y la Nigeria ..... „ 309
Traducción del informe italiano ..... „ 313
Apreciaciones alemanas sobre las operaciones en el Fezzan ..... „ 318
Empleo de actividad de una base de operaciones .... „ 322

CUADRO TECNICOS. ESQUEMAS:
Esquema de transporte de diez toneladas ..... „ 327

Publicación bajo los auspicios del Servicio de Información Francés de América del Sur.

Este libro se terminó de imprimir
el día 15 de Junio de 1946.
en los Talleres Gráficos de
la Editorial "Condor"
S.R.L. Cerviño 3660
Buenos Aires

ra", reseña en forma minuciosa todas las acciones que realizó el ejército francés en su célebre campaña de Africa, durante los años 1940-1943. En sus páginas, llenas de interesantes informaciones técnicas, de indudable valor para los jefes y oficiales de cualquier ejército, se destaca hasta el más mínimo detalle para facilitar el completo conocimiento de todos los hechos de armas en que intervinieron esas aguerridas tropas. Desfilan, así, los jefes, oficiales, clases y soldados, que escribieron páginas de gloria en la última guerra. Y el pueblo, el hombre anónimo que fué también eslabón en la cadena de triunfos, aparece colaborando en sus especialidades. Cabe agregar que los mapas del teatro de las operaciones y los cuadros técnicos, esquemas y documentos, serán de indudable interés para los especializados.

Pero, este libro, no es sólo para el militar. Aunque en sus páginas se reseñan las distintas campañas de los franceses libres, puede ser leído sin fatiga por el más lego en la materia, pues el relato está lleno de acciones vibrantes, demostrativas de que únicamente pueden ser sojuzgados los pueblos que desean a los tiranos.

Para finalizar, ampliamos la brillante frase con que el general Charles de Gaulle cierra el prefacio de este libro y decimos: "¡Hijos de un mundo libre, soñad con ser un día otros Leclerc; leed este libro y aprenderéis lo que vale una voluntad al servicio de la razón, la justicia y la libertad!"